

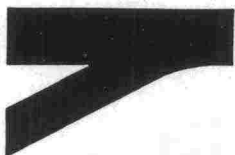


Tielaitos

Toiminta- ja taloussuunnitelma 1998 – 2002



Tielaitos
Uudenmaan tiepiiri
Helsinki 1998



Tielaitos
TIEHALLINTO

15.4.1998

UEK-18
175/98/01/U

Jakelussa mainitut

UUDENMAAN TIEPIIRIN TOIMINTA- JA TALOUSSUUNNITELMA 1998-2002

Uudenmaan tiepiiri lähettää oheisena käyttöönne tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelman vuosiksi 1998-2002.

Toiminta- ja taloussuunnitelmaa koskevat kannanotot ovat tarpeellisia vuosien 1999-2003 toiminnan suunnittelussa. Pyydämme lähettämään ne Uudenmaan tiepiirille osoitettuna toukokuun aikana. Tiepiiri toivoo, että kannanotot annettaisiin lisäksi sähköpostissa tekstitiedostona osoitteella reijo.demander@tieh.fi.

Toiminta- ja taloussuunnitelmaa koskeviin tiedusteluihin antavat lisätietoja tiejohtaja Matti-Pekka Rasilainen puh. 0204 44 2700 ja esikuntayksikön päällikkö Kari Alastalo puh. 0204 44 2800 sekä tienpidon suunnitteluyksikön päällikkö Kari Karessuo puh. 0204 44 2815.

Toiminta- ja taloussuunnitelma on myös selattavissa lähiaikoina internetin sivuilla.

Tiejohtaja


Matti-Pekka Rasilainen

Yksikön päällikkö
Esikunta


Kari Alastalo

LIITE

Toiminta- ja taloussuunnitelma
Korjaussivu s. 13

JAKELU

Jakeluluettelon mukaan

Taulukko 5

TIEVERKON KEHITTÄMINEN, KESKENERÄISET HANKKEET 1998.

Tie	Hanke	K.arv. Mmk	Käyt. Mmk	Perussuunnitelma 1998				
				1998	1999	2000	2001	2002
Kt 51	Matinkylä-Helsinki	380,1	329,0	35,0	16,1	0,0	0,0	0,0
Kt 50	Muurala-Vanhakartano	290,0	280,3	7,2	0,0	2,5	0,0	0,0
Mt 1403	Hki-Tre radan tiejärj.	76,0	41,2	30,8	4,0	0,0	0,0	0,0
Vt 7	Koskenkylä-Loviisa	120,0	80,0	35,0	0,0	5,0	0,0	0,0
Kt 45	Pakinkylän liittymä	150,0	96,1	49,0	4,9	0,0	0,0	0,0
Mt 102	Kehä II Länsiv.-Turuntie	360,0	89,3	85,0	95,0	77,5	13,2	0,0
Kt 45	Valkoisenlähteent-Hyrylä	310,5	306,5	4,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kt 50	Hki-Vantaan lentoaseman tiejärjestelyt	145,0		25,0	50,0	50,0	20,0	0,0
Vt 25	Hanko-Tammisaari (Skogby)	90,0		5,0	40,0	40,0	5,0	0,0
Vt 4	Järvenpää-Lahti 1)	(600,0)						
Yhteensä		1921,6	1222,4	276,0	210,0	175,0	38,2	0,0

1) Toteutetaan yksityisellä jälkirahoitusmenettelyllä

Perussuunnitelmaan sisältyvät, vuosina 1999-2002 alkavat kehittämishankkeet on esitetty seuraavassa taulukossa 6.

Taulukko 6

TIEVERKON KEHITTÄMISHANKKEET, VUOSINA 1999-2002 ALKAVAT PERUSSUUNNITELMA

Tie	Hanke	K.arv. Mmk	Perussuunnitelma 1999- 2002				
			1999	2000	2001	2002	Jää
Vt 7	Porvoo-Koskenkylä 1)	(320,0)					
Vt1,Vt25	Lieviö-Lohja	365,0		25,0	90,0	90,0	160,0
Vt 6	Koskenkylä-Koria	190,0				20,0	170,0
Yhteensä		555,0		25,0	90,0	110,0	330,0

1) Esitetty aloitettavaksi yksityisellä jälkirahoituksella 1999.

Muutossuunnitelmassa voidaan perussuunnitelman hankkeita aikaistaa. Taulukossa 7 on esitetty muutossuunnitelman hankkeet tiepiirin asettamassa tärkeysjärjestyksessä. Aloittamisvuodeksi on taulukkoon merkitty suunnitelmien valmistumisvuosi. Suunnitelmakauden loppupuolella olevien hankkeiden aloitusta voidaan aikaistaa yhdellä vuodella, jos päätös hankkeiden aloittamisesta tehdään suunnitelmakauden alkupuolella.

Toiminta- ja taloussuunnitelma 1998-2002

Tielaitos
Uudenmaan tiepiiri

KANSIKUVA

Lentoasemantien eritasoliittymä

Tielaitos

Uudenmaan tiepiiri

Tiehallinto

Käyntiosoite: Opastinsilta 12 A IV krs

PL 70

00521 Helsinki

Puhelinvaihde 0204 44 151

Telefax 0204 44 2717

Painotalo MIKTOR 1998

JOHDANTO

Uudenmaan tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelma (TTS) vuosille 1998-2002 perustuu vuoden 1998 osalta valtion talousarvioon sekä tielaitoksen keskuhallinnon ja tiepiirin väliseen tulossopimukseen. Vuosien 1999-2002 tienpidonsuunnitelma perustuu Tielaitoksen toiminta- ja taloussuunnitelmaan 1998-2001. Tiepiirin suunnitelmassa on otettu huomioon omat lähtökohdat ja maakuntien liittojen kehittämisohjelmat sekä suunnitelmat. Päijät-Hämeen kuulumien Orimattilan ja Artjärven Hämeen tiepiiriin siirtymisen vaikutus on otettu huomioon vuosien 1998 - 2002 toiminnassa.

Tienpidonsuunnitelma 1999-2002 on laadittu kahteen eri rahoitustasoon. Perussuunnitelman rahoitustaso perustuu 4.0 mrd.mk/v tienpidon kokonaisrahoitukseen ja muutossuunnitelman 4,5 mrd.mk/v rahoitustasoon. Ylemmät viranomaiset eivät ole ottaneet kantaa vuosien 1999-2002 suunnitelmaan.

Toiminta- ja taloussuunnitelmaa käytetään tiepiirin keskipitkän aikavälin toiminnanohjaukseen ja vuoropuheluun sidosryhmien ja yhteistyökumppanien kanssa. Suunnitteluprosessi alkaa edellisen, toimintavuotta edeltävän toiminta- ja taloussuunnitelman päivytyksestä ja päättyy varsinaisen toimintavuoden alussa jakeluun sidosryhmille ja yhteistyökumppaneille. Tärkeimmät sidonnaisuudet liittyvät tie- ja liikenneolojen suunnittelun muihin osaprosesseihin, tulossuunnittelu- ja raportointiprosessiin ja toiminnan 1-vuotiseen suunnitteluun.

Uudenmaan tiepiirin vuosittaisina tulostavoitteina ja suunnitelmakauden päämäärätavoitteina ovat, liikenteen sujuvuus, liikenneturvallisuus, tieverkon kunto, ympäristö ja taloudellisuus. Tiepiiri asettaa lisäksi omalle toiminnalleen erillisiä kehittämistavoitteita.

Toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 1998-2002 sisältää suunnitelman tiepiirin tulostavoitteiden ja päämäärätavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavista toimenpiteistä. Tavoitteiden saavuttamista vaikeuttaa entisestään supistuneet yleisten teiden perustienpidon ja kehittämisen määrärahat.

Toiminnan pääpaino suunnitelmakaudella on edelleen pääkaupunkiseudulla ja kansainvälisesti tärkeällä E18 Turku-Helsinki-Vaalimaa tieyhteydellä. Lisäksi jatketaan vuonna 1997 yksityisellä rahoituksella aloitetun valtatie 4 Järvenpää-Lahti rakentamista moottoritieksi.

Tiepiiri on pyytänyt lausunnot toiminta- ja taloussuunnitelman luonnoksesta Uudenmaan- ja Itä-Uudenmaan liitoilta. Muille yhteistyökumppaneille ja sidosorganisaatioille varataan mahdollisuus lausua mielipiteensä vuosien 1998-2002 toiminnasta. Mielipiteet ja ehdotukset otetaan huomioon mahdollisuuksien mukaan seuraavaa toiminta- ja taloussuunnitelmaa laadittaessa.

SISÄLTÖ

JOHDANTO	3
<u>1. TOIMINTAYMPÄRISTÖ JA NYKYISET TIE- JA LIIKENNEOLOT</u>	<u>5</u>
1.1. Tienpidon kysyntä	5
1.2. Tieliikenneolot	5
1.3. Aluerakenne, tieverkko ja ympäristö	8
<u>2. TIENPIDON STRATEGIA</u>	<u>9</u>
2.1. Päämäärätavoitteet 1998 - 2002	9
2.2. Tienpidon strategian asiakirjat	10
2.3. Maakunnan liittojen lausunnot	11
<u>3. TIENPIDON RAHOITUS</u>	<u>12</u>
3.1. Yleistä	12
3.2. Tieverkon kehittäminen	12
3.3. Perustienpito	15
3.4. Muut rahoitusmomentit	18
<u>4. TOIMINTALINJAT</u>	<u>19</u>
4.1. Tienpidon painopistealueet suunnitelmakaudella	19
4.2. Tieverkon kehittäminen	19
4.3. Perustienpito	22
<u>5. VAIKUTUKSET</u>	<u>25</u>

LIITTEET

1. Kehittämisen hankeperustelut
2. Perustienpidon hankkeet
3. Perustienpidon hankeperustelut
4. Lyhenteiden selitykset
5. Uudenmaan liiton lausunto.
6. Itä-Uudenmaan liiton lausunto
7. Hankekartta

1. TOIMINTAYMPÄRISTÖ JA NYKYISET TIE- JA LIIKENNEOLOT

1.1 TIENPIDON KYSYNTÄ

Autokanta

Vuoden 1996 lopussa oli Suomessa 2,23 miljoonaa rekisteröityä autoa, joista henkilöautoja oli 1,94 miljoonaa. Uudenmaan tiepiirin alueella oli vuoden 1996 lopussa 535 000 autoa, joka on 24,2 % koko maan autokannasta. Autotiheys tiepiirin alueella on 404 autoa 1000 asukasta kohti.

Tieliikenne

Tieliikenteen osuus maamme henkilöliikenteestä on 92% ja tavaraliikenteestä 65 %. Uudenmaan tiepiirissä yleisten teiden liikennesuorite vuonna 1996 oli 5412 milj.autokm. Se on 19,6 % koko maan liikennesuoritteesta. Yleisten teiden liikenne kasvoi tiepiirin alueella vuoden 1997 aikana Uudellamaalla 2,1 %. Pääkaupunkiseudun liikenteen kasvu oli 2,4 % ja muulla tieverkolla 1,7 %. Suunnitelmakaudella 1998-2002 on kasvuksi arvioitu 14 %.

Yleisten teiden keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL) vuoden 1996 lopussa oli 2969 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikenne on yli kolminkertainen koko maan keskimääräiseen vuorokausiliikenteeseen verrattuna.

Kaupan ja muun elinkeinoelämän tieliikenteen kysynnässä painottuvat hyvä liikenteen sujuvuus, turvallisuus ja kuljetusten aikatauluvarmuus. Varsinkin pääkaupunkiseudulla korostuvat kysynnässä myös joukkoliikenteen ja muiden liikennemuotojen yhteiskäyttö ja sujuvuus.

Lisääntyvän kevyen liikenteen tarpeet kohdistuvat reitistön yhtenäisyyteen ja liikenneturvallisuuteen. Liikennemuodosta riippumatta tienkäyttäjät arvostavat entistä enemmän sujuvuuden ja turvallisuuden lisäksi myös tieympäristörakentamista, tiehen kuuluvien laitteiden ylläpitoa, maiseman hoitotoimenpiteitä ja ympäristöhaittojen vähentämistä.

1.2 TIELIIKENNEOLOT

Teiden hoito

Teiden talvi- ja kesähoitotoissa noudatetaan Tielaitoksen toimintalinjoja ja keskushallinnon kanssa sovittuja laatutasotavoitteita. Suolamäärän vähentämiseksi liuossuolaustekniikkaa on kehitetty määrätietoisesti. Hoidon ennakkoiva toiminta ja toimenpideaikojen noudattaminen on parantunut käyttöön otetun liikennekeskuksen myötä. Talvihoidossa on jatkettu tehostettua TERN-verkon systemaattista ennakkosuolausta. Muun hoidon tehtävät on toteutettu tuotekohtaisten ohjeiden ja standardien mukaisesti.

Tieverkon kunto

Tieverkon pintakunto ja rakenteellinen kantavuus ovat parantuneet viime vuosina. Nastarenkaita koskevien määräysten uudistaminen ja kitkarenkaiden käyttö yhdessä paremmin kulutusta kestävien päällysteiden kanssa on vähentänyt teiden urautumista.

Vuoden 1997 lopussa pintakunnoltaan puutteellisia kestopäällystettyjä teitä oli yhteensä 265 km ja kevytpäällystettyjä teitä 175 km. Vuoden 1997 loppupuolella tiepiirissä oli tavoitekuntotilan alittavia päällystettyjä teitä eri kuntokriteereiden mukaan jaoteltuna seuraavasti:

Taulukko 1. Päällystetyn tieverkon kuntotila 1.12.1997.

Kuntomuuttuja	Kestopäällyste km		Kevytpäällyste km
	Päätiet	Muut tiet	
Urat	0	0	0
Tasaisuus	65	47	55
Kantavuus	15	110	92
Vauriot	10	18	28
Yhteensä	90	175	175

Tiepiirin teistä on sorapintaisia 784 km. Raskaiden kuljetusten ajankohdista on voitu sopia, eikä sorateille ole tarvinnut asettaa kelirikosta (kantavuuspuutteesta) johtuvia painorajoituksia. Painorajoitettuja siltoja on Uudenmaan tiepiirin alueella 16 ja ne sijaitsevat alemmalla tieverkolla.

Liikenteen sujuvuus

Tieliikenne on kääntynyt kasvuun. Vaikka tiepiirin alueella on valmistunut eräitä päätieverkon hankkeita, ruuhkautuvien teiden määrä on lisääntynyt.

Vuoden 1996 alussa oli ruuhkautuvia (HCM luokituksen palvelutasot E ja F) teitä 289 km. Valmistuneet hankkeet ovat vähentäneet ruuhkautuvaa tiepiituutta, mutta liikenteen lisääntymisellä on ollut huomattavasti suurempi, päinvastainen vaikutus, sillä jo pienilläkin liikennemäärien lisäyksillä palvelutasoluokkien D ja E rajalla olevia teitä siirtyy E ja F luokkiin.

Taulukko 2. Uudenmaan tieverkon jakautuminen tiepituuksittain eri palvelutasoluokkiin 1.12.1997.

Tieluokka	P-tasot A-D km	P-taso E km	P-taso F km	P-tasot A-F km
Valtatie	404	131	1	536
Kantatie	168	42	6	216
Seututie	626	70	3	699
Yhdystie	3137	34	2	3172
Yhteensä.	4335	277	12	4624

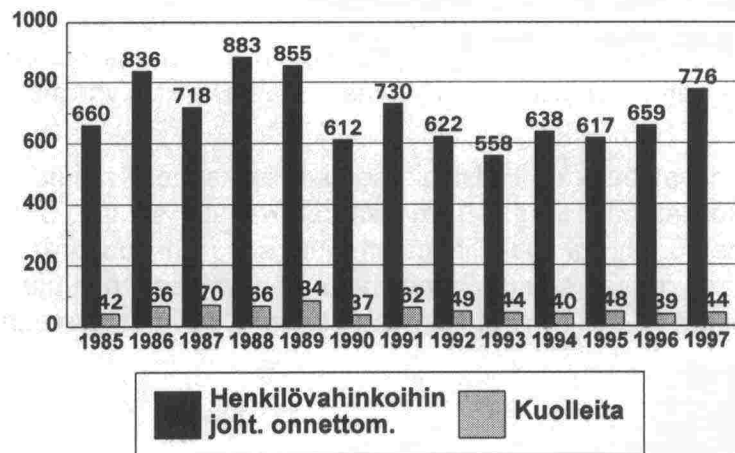
Palvelutasoa arvioitaessa on huomattava, että käytetty amerikkalainen HCM-luokitus ottaa huomioon vain ns. vapaan tieverkon tekniset ominaisuudet. Liikenteen sujuvuutta Uudellamaalla arvioitaessa tulee HCM-luokituksen lisäksi käyttää matka-aika selvityksiä.

Liikenneturvallisuus

Uudenmaan tiepiirin yleisillä teillä henkilövahinkoihin johtaneiden liikenneonnettomuuksien määrä on vähentynyt 1990-luvun alkupuoliskolla. Vuonna

1989 yleisillä teillä tapahtui 855 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta. Vuonna 1996 onnettomuuksien määrä oli 659 kääntyen lievään nousuun. Onnettomuuksissa kuoli 39 henkilöä, mikä on 9 vähemmän kuin edellisenä vuonna. Vuosikymmenen alussa hyvään kehitykseen vaikutti osaltaan liikenteen vähentyminen. Vuoden 1997 ennakkotietojen mukaan vakavien onnettomuuksien määrän kasvu jatkuu.

Taulukko 3. Henkilövahinko-onnettomuudet Uudenmaan tiepiirissä 1985-1997.



1) Vuoden 1997 osalta ennakkotietoa

Ympäristö

Tiestön ylläpito ja liikenne vaikuttavat yhdyskuntaan, ympäristöön ja maisemaan suoraan ja välillisesti. Vaikuttavimmat tekijät ovat liikenne, liikenteen energian kulutus, päästöt, melu, tien kunnossapito ja rakentaminen sekä materiaalitarpeet.

Pääkaupunkiseudun yleisten teiden meluselvityksen toteuttamisohjelma on jaoteltuna kolmeen viisivuotisjaksoon. Ohjelman toteuttaminen vähentää melua n. 50 000 ihmisen asuinympäristössä ja n. 20 000 ihmisen osalta melutaso laskisi alle 55 dBA:n.

Pääkaupunkiseudun ulkopuoliseen meluselvitykseen on listattu 27 yleisten teiden varrella olevaa kohdetta. Näillä meluntorjuntatoimenpiteillä suojattaisiin 2800 asukasta.

Tiepiiri laati vuonna 1997 meluntorjunnan tarveselvityksen, jonka mukaan pääkaupunkiseudun ulkopuolisilla melualueilla asuu n. 23 000 ihmistä.

Tiepiirissä valmistuu vuoden 1998 alussa selvitys ja riskikartoitus yleisten teiden vaikutusalueella olevista I-luokan pohjavesialueista. Selvityksen toimenpideohjelma sisältää kiireellisyysjärjestyksen pohjavesisuojauskohteista. Suunnitelmakauden alkuun mennessä on tiepiiri toteuttanut pohjavedensuojausta 30,8 km. Suojaamatta on yleisten teiden vaikutusalueella erillisiä pohjavesihankkeita 49,4 km ja kohteita jotka jo sisältyvät tiehankkeisiin 39,1 km sekä toteutettuja hankkeita joissa suojaukseen tulisi laajentaa 23,3 km.

Uudenmaan tiepiirin tieverkolla suurimmat päästöt ja pitoisuudet esiintyvät pääkaupunkiseudun sisääntuloväylillä ja kehäteillä. Suurimmillaankin häkä- ja typpipitoisuudet ovat 50-70 % valtioneuvoston antamista ohjearvoista. Jos ohjearvoja tiukennetaan tehdyn esityksen mukaisesti, niin typpioksidin arvo laskennallisesti ylittyisi vain valtatie 4:llä välillä Kehä I-Korso, häkäohjearvot pysyisivät sallituissa rajoissa.

1.3 ALUERAKENNE JA TIEVERKKO

Aluerakenne

Tiepiirin alueella asutus ja elinkeinoelämä ovat keskittyneet pääkaupunkiseudulle. Tällä alueella asuu n. 66 % läänin väestöstä ja alueella on yli 80 % maakuntien työpaikoista. Kansainvälinen toiminta on entisestään lisännyt pääkaupunkiseudun talouselämän ja kulttuurin merkitystä.

Kymmenen kuntaa muodostavat ns. pääkaupunkiseudun kehysalueen, Helsingin seudun. Tämän kehysalueen työmatkaliikenne käyttää pääosin yleisiä teitä ja työmatkat suuntautuvat pääkaupunkiseudulle. Haja-asutus on levinnyt viime vuosikymmenien aikana kehysalueelle ja keskuksia yhdistävien teiden varsille.

Uudenmaan liiton alueella on Helsingin seudun lisäksi neljä muuta selvästi erottuvaa keskusseutua: Hangon-Tammisaaren-Karjaan seutu, Lohjan-Vihdin-Karkkilan seutu, Hyvinkään-Riihimäen seutu sekä Itä-Uudenmaan liiton alueella Porvoon-Loviisan seutu. Orimattilan-Artjärven-Lahden seutu liitettiin VN:n päätöksellä 6.11.1997 Päijät-Hämeen liittoon kuuluvana Hämeen tiepiiriin.

Tieverkko

EU-jäsenyys on liittänyt Uudenmaan tiepiirin tieverkon yleiseurooppalaiseen yhteysverkkoon (TERN). Lääninä halkovat Eurooppatiet E12 (valtatie 3), E18 (valtatie 1 - kantatie 50 - valtatie 7) ja E75 (valtatie 4). E18 tien kehittäminen välillä Turku-Helsinki-Vaalimaa on edelleen eräs Uudenmaan ja koko valtakunnan tärkeimmistä hankkeista.

Taulukko 4. Tiepiirin teiden pituus toiminnallisen luokituksen mukaan 1.12.1997.

Toiminnallinen luokka	Tiepituus km	Kesto- päällyste km	Kevyt- päällyste km	Sop- pintainen km	Sora- pintainen km
Valtatiet	536	536	0	0	0
Kantatiet	216	216	0	0	0
Seututiet	699	689	10	0	0
Yhdystiet	3173	1261	765	362	784
Tieluokat yht.	4624	2703	775	362	784
Ramppeja	235				
Lauttavälejä	1				
Tiepituus yht.	4860				

Uudenmaan tiepiirin tieverkon perusrunko on pääosin valmis. Suunnitelmaan sisältyy uutena tieyhteytenä pääkaupunkiseudulla Pasilan väylä (Hakamäentie). Ohjelman ulkopuolelle jää eräitä tärkeitä uusia tiehankkeita.

Tiepiirin tiestöstä on moottoriteitä 182 km ja moottoriliikenneteitä 89 km. Tieverkolla on siltoja 1767 kpl, losseja on 3 kpl ja kevyenliikenteen teitä 624 km. Valaistuja teitä on 1440 km.

2. TIENPIDON STRATEGIA

2.1 PÄÄMÄÄRÄTAVOITTEET 1998-2002

TTS-kauden päämäärät asetetaan neljälle osa-alueelle, joita ovat tie- ja liikenneolot, liikenneturvallisuus, ympäristö sekä tuottavuus ja taloudellisuus. Näille samoille osa-alueille asetetaan valtion talousarviossa tienpidon tavoitteet. Liikenneministeriö asettaa osa-alueittaiset tulostavoitteet Tielaitokselle, joka asettaa edelleen tiepiireille yksityiskohtaiset vuosittaiset tulostavoitteet. Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi tehtävissä toimenpiteissä tiepiiri ottaa mahdollisuuksien mukaan huomioon muiden organisaatioiden laatimat maakunnan liittojen kehittämisstrategiat ja tienkäyttäjä asiakkailta saadut palautteet.

Tie- ja liikenneolot

Tie- ja liikenneolojen suunnittelussa on päämääränä tavara- ja henkilöliikenteen sujuvuus, toimintavarmuus, ajomukavuus ja liikkumisen taloudellisuus. Päämäärät saavutetaan säilyttämällä päätiestön kunto ja hoitotaso vähintään nykyisellä tasolla sekä muulla tieverkolla vähintään tyydyttävällä tasolla.

Ruuhkautuvien pääteiden määrä lisääntyy liikenne-ennusteiden perusteella. Tiepiirin tavoitteena on estää ruuhkautumisen lisääntyminen mahdollisimman täysimääräisesti tieverkon kapasiteettia lisäämällä ja kehittämällä telemaattista liikenteen seuranta- ja ohjausjärjestelmää sekä osallistumalla liikennejärjestelmäsuunnitteluun erityisesti pääkaupunkiseudulla. Toimenpiteiden toteutuminen riippuu valtion talousarviopäätöksistä. Tärkeysjärjestyksessä ensisijaisia ovat kansainvälisesti tärkeät tiet.

Liikenneturvallisuus

Vuonna 1989 maamme yleisillä teillä tapahtui 12042 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joissa kuoli 734 ihmistä. Valtioneuvoston päätöksen mukaan liikennekuolemien määrä tulee puolittaa vuoteen 2000 mennessä. Vuonna 1996 maamme yleisillä teillä sai surmansa 404 ihmistä, mikä on 37 vähemmän kuin edellisenä vuonna.

Valtioneuvoston periaatepäätös 1997 asettaa tavoitteeksi vuoteen 2005 mennessä vakavimpien liikenneonnettomuuksin vähentämisen yhtä nopeasti kuin 1990-luvulla ja pääsemisen nykyistä lähemmäs Ruotsin ja Norjan turvallisuustasoa. Tällöin liikennekuolemien määrä olisi alle 250 vuonna 2005.

Tielaitoksen toimin tulee onnettomuuksien alenemasta tuottaa neljännes. Tiepiiri laatii vuoden 1998 aikana Tielaitoksen toimintalinjoja noudattavan liikenneturvallisuusstrategian ja sitä toteuttavan toimenpideohjelman. Ohjelma otetaan huomioon seuraavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa.

Ympäristö

Suunnitelmakauden aikana tiepiiri vähentää tieliikenteen ja tienpidon ympäristöhaittoja panostaen erityisesti meluntorjuntaan ja pohjavesien suojeluun käytettävissä olevat määrärahat huomioonottaen. Tiepiiri on yhteistyössä maakunnan liittojen ja kuntien kanssa kehittämässä eri liikennemuotoja ja maankäytön suunnittelua liikenteen kokonaishaittojen vähentämiseksi.

Tiehankkeissa, jotka eivät ole lakisääteisen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn alaisia, ympäristövaikutukset selvitetään kattavasti ja ollaan tiiviisti yhteydessä ympäristö- ja muihin viranomaisiin sekä intressipiireihin.

Laitoksen ympäristöpolitiikan yhtenä pääkohtana on kestävä kehitys ja elinkaariajattelu. Tiepiirin tienpidon toimintatapoja kehitetään luonnonvaroja säästävään ja materiaalien uusiokäyttöä edistävään suuntaan. Suunnittelussa hyödynnetään YVA-menettelyissä saadut kokemukset.

Tuotannon ja toiminnan laatu järjestelmiä kehitettäessä kiinnitetään huomiota ympäristöasioiden sisällyttämiseen prosessikuvauksiin ja laatusuunnitelmiin.

Tuottavuus ja taloudellisuus

Tiepiiri panostaa suunnitelmakaudella tienpidon hankintojen kehittämiseen ja hallintaan. Päämääränä on tienpidon toimintojen taloudellisuuden, tuottavuuden ja tehokkuuden parantaminen. Alkuvaiheessa panostetaan myös koko organisaation kiinteiden kustannusten vähentämiseen, organisaatiota, toimintatapoja, kiinteistöjen hallintaa ja henkilöstöä kehittämällä.

2.2 TIENPIDON STRATEGIAN ASIAKIRJAT

Tiepiirin toimintastrategia perustuu laitoksen määrittelemiін toimintaperiaatteisiin ja asiakirjoihin:

- VN:n päätös tielaitoksen kehittämisestä (1997)
- Tielaitoksen tienviitat (1994) ja tiehallinnon arvot (luonnos 1997)
- Tielaitoksen visiot 2005 (1994)

Tiepiirin tienpidon strategiat perustuvat seuraaviin asiakirjoihin:

- Tienpidon visio 2005 (1994)
- Tielaitoksen tienpidon suunnitelma 1995-2004 (1995)
- Tielaitoksen ympäristöohjelma, ympäristöpolitiikka ja ympäristöpäämäärät 2005 sekä toimepide ohjelma 1997-2000 (1996)
- Liikenneinfrastrukturi 2010 (1995)
- Vuoden 2020 liikennejärjestelmän visio (LM 1997)
- Liikenneministeriön toiminta- ja taloussuunnitelma 1997-1999
- Tielaitoksen toiminta- ja taloussuunnitelma 1998-2001
- Ehdotus tieinvestointien suuntaamiseksi ja valintamenettelyksi, LM julkaisu 10/97
- Valtion talousarvioesitys 1998
- Liikenneturvallisuus 2005
- Tiepiirin PT-suunnitelma
- Maakunnan liittojen ohjelmat ja suunnitelmat
- Pääkaupunkiseudun liikenneinvestointien toteuttamisohjelma 1996-2003
- Uudenmaan tiepiirin ympäristöohjelma 1995

2.3 MAAKUNNAN LIITTOJEN LAUSUNNOT

Toiminta- ja taloussuunnitelman luonnoksesta on pyydetty lausunnot Uudenmaan tiepiirin alueella toimivilta maakuntien liitoilta.

Uudenmaan liiton lausunto pääkohdittain

Suunnitelmassa painottuvat pääkaupunkiseudun tieverkon ja päätieverkon kansainvälisten yhteyksien kehittäminen. Nämä tieverkon kehittämistavoitteet tukevat Uudenmaan liiton aluekehittämisstrategiassa 2000 esitettyjä tavoitteita ja niiden pohjalta solmittavia ohjelasopimuksia. Aloitettaviksi esitetyt kehittämishankkeet, Vt 25 Hanko-Tammisaari (Skogby), Vt 7 Porvoon-Koskenkylä, Vt 1 ja 25 Lieviö-Lohja sekä Vt 6 Koskenkylä-Koria, ovat kiireellisimpiä hankkeita. Vt 25 parantamien välillä Hanko-Skogbyn on tärkeää ja erittäin myönteistä on parantamistöiden aloittaminen tänä vuonna.

Uudellamaalla on useita tiehankkeita, jotka suhteellisen alhaisen h/k-suhteen takia jäävät kehittämishankkeiden listalta ja ovat liian suuria perustienpidon rahoitukseen, kuten Järvenpää-Hyvinkää radanvarsitie, Hyrylän itäisen ohikulkutien jatke sekä Klaukkalan ja Karjaan ohikulkutiet. Näiden hankkeiden rahoitusmahdollisuuksia tulee selvittää.

Pääkaupunkiseudulla tulee päästä pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaiseen noin 400 Mmk:n vuotuisen rahoitustasoon, josta valtion osuus olisi noin 75 %.

Uudenmaan liiton lausunto on kokonaisuudessaan liitteenä. Liite 5.

Itä-Uudenmaan liiton lausunto pääkohdittain

Eurooppatie E18 -tien kehittäminen on Itä-Uudenmaan liiton kehittämisstrategian mukaan Itä-Uudenmaan tärkein liikennehanke. Liitto pitää erittäin tärkeänä, että E18-tien investointeja voidaan nopeuttaa. Itä-Uudenmaan tieliikenteen pahimmat ongelmat ovat päätieverkon kapasiteetin ja Porvoon kaupunkiseudun tieverkon puutteet. Toiminta- ja taloussuunnitelmasta puuttuu edelleen rahoitus keskikokoisille investointihankkeille.

Itä-Uudenmaan liitto esittää koko Porvoon ja Loviisan välisen tieosuuden täydentämistä moottoritietasoiseksi. Vt 6 perusparantaminen alkaa tiepiirin suunnitelman mukaan v. 2002. Liiton mielestä tien perusparantaminen tulee aloittaa vuonna 1999 liikenneturvallisuuden kannalta joko Lapinjärven tai Liljendalin eritasoliittymien rakentamisella.

Perustienpidon määrärahoilla rahoitettavista hankkeista tulee nopeuttaa Porvoon sisäkehätien 1-vaiheen rakentamista ja kirkonkylien liikenneturvallisuus- sekä muita kevyen liikenteen rakentamishankkeita.

Kiireellisimpiä seudullisia, ohjelmasta puuttuvia hankkeita ovat Porvoon itäisen ohitustien rakentaminen, Sköldvikin uuden varatien rakentaminen (25,0Mmk), mt 1605 perusparantaminen välillä Särkijärvi-Juornaankylä (26,5Mmk), mt 1605 Savijoki-Pukkila perusparantaminen (3,1 Mmk), Moninkylän ohitustien rakentaminen, mt 1792 Ahvenkoski-Ruukki kevyen liikenteen väylän rakentaminen.

Itä-Uudenmaan liitto edellyttää maakunnan osalta perustienpidon määrärahoihin 20 Mmk:n tasokorotusta vuositasolla.

Itä-Uudenmaan liiton lausunto on kokonaisuudessaan liitteenä. Liite 6.

3. TIENPIDON RAHOITUS

3.1 YLEISTÄ

Vuoden 1998 tienpito-ohjelmien rahoitus perustuu valtion talousarvioesitykseen ja keskushallinnon kanssa tehtyyn tulossopimukseen. Vuosien 1999-2002 rahoitus perustuu Tielaitoksen toiminta- ja taloussuunnitelmaan 1998- 2001. Laitoksen tienpito-ohjelmaan tiepiiri on esittänyt eräitä tärkeäksi katsomiaan muutoksia.

Perussuunnitelman rahoitustasona on vuoden 1998 tienpidon rahoitustaso, n. 4,0 mrd.mk, joka vuosittain alenee kiinteiden kulujen säästötavoitteen mukaisesti.

Muutossuunnitelman vuosien 1999-2002 rahoitustasona on perustienpidossa 3,4 mrd.mk ja kehittämisessä 1,2 mrd.mk. Muutossuunnitelman rahoitustaso vastaa Tielaitoksen käsitystä tienpitoon tarvittavasta rahoituksesta.

Perussuunnitelman lähtökohdat tulevat ylemmiltä viranomaisilta ja keskushallinnosta varsin ahtaina. Tiepiirissä on vain vähäistä liikkumavaraa perustienpidon rahoituksen sisäisessä jakautumisessa eri tienpitotoimenpiteisiin. Tarveselvityksiä ja investointihankevalintoja ohjaavat tiukat tavoitteet. Kehittämisen hankkeista ja niiden vuosirahoituksesta päätetään valtion talousarviossa. Vähäisistä vuosirahoituksen muutoksista päättää keskushallinto.

Muutossuunnitelman lähtökohdat antavat aluehallinnolle huomattavasti perussuunnitelmaa enemmän liikkumavaraa tienpitotoimenpiteiden kohdistamisessa alueellisten tarpeiden mukaisesti tieverkon laajuus ja kunto sekä liikumisen turvallisuus ja ympäristönäkökohdat huomioonottaen.

3.2 TIEVERKON KEHITTÄMINEN

Tieverkon kehittämishankkeiden kustannuksiin sisältyvät myös rakennussuunnittelun kustannukset. Hankkeiden yleissuunnittelu ja tiensuunnittelu rahoitetaan erikseen tieverkon kehittämisen määrärahalla. Kehittämisen perus- ja muutossuunnitelman hankeperustelut on esitetty liitteessä 1.

Vuonna 1998 keskeneräisenä olevat ja alkavat hankkeet sekä hankkeiden jatkorahoitustarve on esitetty seuraavalla sivulla taulukossa 5.

Taulukko 5

TIEVERKON KEHITTÄMINEN, KESKENERÄISET HANKKEET 1998.

Tie	Hanke	K.arv. Mmk	Käyt. Mmk	Perussuunnitelma 1998				
				1998	1999	2000	2001	2002
Kt 51	Matinkylä-Helsinki	380,1	329,0	35,0	16,1	0,0	0,0	0,0
Kt 50	Muurala-Vanhakartano	290,0	280,3	7,2	0,0	2,5	0,0	0,0
Mt 1403	Hki-Tre radan tiejärj.	76,0	41,2	30,8	4,0	0,0	0,0	0,0
Vt 7	Koskenkylä-Loviisa	120,0	80,0	35,0	0,0	5,0	0,0	0,0
Kt 45	Pakinkylän liittymä	150,0	96,1	49,0	4,9	0,0	0,0	0,0
Mt 102	Kehä II Länsiv.-Turuntie	360,0	89,3	85,0	95,0	77,5	13,2	0,0
Kt 45	Valkoisenlähteent-Hyrylä	310,5	306,5	4,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kt 50	Hki-Vantaan lentoaseman tiejärjestelyt	145,0		25,0	50,0	50,0	20,0	0,0
Vt 4	Järvenpää-Lahti 1)	(600,0)						
Yhteensä		1831,6	1222,4	271,0	170,0	135,0	33,2	0,0

1) Toteutetaan yksityisellä jälkirahoitusmenettelyllä

Perussuunnitelmaan sisältyvät, vuosina 1999-2002 alkavat kehittämishankkeet on esitetty seuraavassa taulukossa 6.

Taulukko 6

TIEVERKON KEHITTÄMISHANKKEET, VUOSINA 1999-2002 ALKAVAT PERUSSUUNNITELMA

Tie	Hanke	K.arv. Mmk	Perussuunnitelma 1999- 2002					
			1998	1999	2000	2001	2002	Jää
Vt 25	Hanko-Tammisaari (Skogby)	90,0	5,0	40,0	40,0	5,0		
Vt 7	Porvoo-Koskenkylä 1)	(320,0)						
Vt1,Vt25	Lieviö-Lohja	365,0			25,0	90,0	90,0	160,0
Vt 6	Koskenkylä-Koria	190,0					20,0	170,0
Yhteensä		645,0	5,0	40,0	65,0	95,0	110,0	330,0

1) Esitetty aloitettavaksi yksityisellä jälkirahoituksella 1999.

Muutossuunnitelmassa voidaan perussuunnitelman hankkeita aikaistaa. Taulukossa 7 on esitetty muutossuunnitelman hankkeet tiepiirin asettamassa tärkeysjärjestyksessä. Aloittamisvuodeksi on taulukkoon merkitty suunnitelmien valmistumisvuosi. Suunnitelmakauden loppupuoella olevien hankkeiden aloitusta voidaan aikaistaa yhdellä vuodella, jos päätös hankkeiden aloittamisesta tehdään suunnitelmakauden alkupuoella.

Taulukko 7

**TIEVERKON KEHITTÄMISHANKKEET VUOSINA 1999-2002,
MUUTOSSUUNNITELMA**

Tie	Hanke	K.arvio Mmk	Suunn. valmius	H/K suhde	Huom
Kt 50	Kehä III Vantaankoski-Tikkurila	(650,0)*	1999	3,3	
Kt 51	Kirkkonummi-Kivenlahti	275,0	1999	1,2	
Kt 135	Hki-Vantaan lentoasemantie	175,0	1999	2,4	
Vt 3	Haaga-Kehä III	140,0	2000	1,2	
Mt 101	Kehä I Espoossa	(500,0)*	2000	~9,0	
Vt1-Vt4	Pasilanväylä, Hakamäentie	370,0	2001	4,1	
Yhteensä		960,0			

*) Hanke voidaan toteuttaa vaiheittain kiireellisyyden, kannattavuuden ja rahoitusmahdollisuuden mukaisessa järjestyksessä.

Tieverkon kehittämishankkeiden suunnitteluun käytetään vuonna 1998 perussuunnitelmatasolla 30 Mmk. Muutossuunnitelmataason suunnittelun rahoitus on n. 40 Mmk vuodessa.

Kehittämisen tuoteryhmittely

Tieverkon kehittämisinvestoinnit sisältävät nimettyjen hankkeiden rakennussuunnittelun ja rakentamisen budjetoidun mukaisesti. Kehittämisinvestoinnit ovat kehittämisen määrärahalla tehtäviä laajennus- ja uusinvestointeja.

Kehittämishankkeiden suunnittelu sisältää nimettyjen hankkeiden esi-, yleis- ja tiesuunnittelun. Lisäksi tuoteryhmään kuuluvat laajat tarveselvitykset sekä liikennejärjestelmäsuunnittelu.

3.3 PERUSTIENPITO

Perustienpidon määrärahalla rahoitetaan teiden hoito ja ylläpito, perustienpidon suunnittelu, korvaus- laajennus- ja uusinvestoinnit sekä tiehallinto ja maksullisen myyntitoiminnan työnaikaiset kulut. Tielaitoksen ylläpitämä lossiliikenne hoidetaan toimintakaudella keskitetysti koko maassa.

Perussuunnitelman mukaisten yli 10 Mmk hankkeiden perustelut on esitetty liitteessä 3.

Tiepiirin perussuunnitelman mukainen rahoitus jakaantuu taulukon 8. mukaisesti tuotteille.

Taulukko 8

TUOTERYHMÄT JA TUOTTEET	Tot. 1996	Arvio 1997	PERUSSUUNNITELMA				
			1998	1999	2000	2001	2002
Talvihoito	65,9	71,5	69,5	69,0	68,0	67,0	67,0
Liikenneympäristön hoito	46,6	46,4	42,0	42,0	42,0	42,0	42,0
Rakenteiden ja laitteiden hoito	9,0	5,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0
Sorateiden hoito	12,7	13,0	12,0	10,0	9,0	8,5	8,5
HOITO YHTEENSÄ	134,2	135,9	130,5	128,0	126,0	124,5	124,5
Päällystettyjen teiden ylläpito	62,4	50,5	45,0	45,0	45,0	44,0	44,0
Rakenteiden ja laitteiden ylläpito	3,5	5,6	9,5	9,0	8,0	7,5	7,5
Lautta- ja lossiliikenteen hoito	6,4	7,0					
YLLÄPITO YHTEENSÄ	72,3	63,1	54,5	54,0	53,0	51,5	51,5
Korvausinvestoinnit	15,1	26,4	38,0	35,0	35,0	35,0	35,0
Laajennusinvestoinnit	79,9	89,0	44,0	43,5	56,0	54,0	59,0
Uusinvestoinnit				8,5		4,5	
Suunnittelu	15,6	13,0	13,0	13,0	12,0	12,0	12,0
INVESTOINNIT YHTEENSÄ	110,6	128,4	95,0	100,0	103,0	105,5	106,0
TIEHALLINTO	32,2	36,0	50,0	48,0	47,0	46,5	45,0
YHTEENSÄ	349,3	363,4	329,0	330,0	329,0	328,0	327,0

Vuosien 1998-2002 rahoituksessa ei ole mukana Artjärven ja Orimattilan kuntien alueella olevien yleisten teiden tienpidon rahoitusta.

Vuoden 1998 rahoitus sisältää vuodelta 1997 siirtyviä saldoja 20 Mmk

Muutossuunnitelman mukainen rahoitus on suunniteltu taulukon 9. mukaisesti.

Taulukko 9.

TUOTERYHMÄT JA TUOTTEET	Tot.	Arvio	MUUTOSSUUNNITELMA				
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Talvihoito	65,9	71,5	69,5	67,0	67,0	66,0	66,0
Liikenneympäristön hoito	46,6	46,4	42,0	42,0	42,0	42,0	42,0
Rakenteiden ja laitteiden hoito	9,0	5,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0
Sorateiden hoito	12,7	13,0	12,0	10,0	9,0	8,5	8,5
HOITO YHTEENSÄ	134,2	135,9	130,5	128,0	126,0	124,5	124,5
Päällystettyjen teiden ylläpito	62,4	50,5	45,0	55,0	55,0	50,0	50,0
Rakenteiden ja laitteiden ylläpito	3,5	5,6	9,5	10,0	10,0	10,0	10,0
Lautta- ja lossiliikenteen hoito	6,4	7,0					
YLLÄPITO YHTEENSÄ	72,3	63,1	54,5	65,0	65,0	60,0	60,0
Korvausinvestoinnit	15,1	26,4	38,0	42,0	42,0	42,0	42,0
Laajennusinvestoinnit	79,9	89,0	44,0	68,5	80,0	79,5	85,5
Uusinvestoinnit				10,5		4,5	
Suunnittelu	15,6	13,0	13,0	13,0	13,0	13,0	13,0
INVESTOINNIT YHTEENSÄ	110,6	128,4	95,0	134,0	135,0	139,0	140,5
TIEHALLINTO	32,2	36,0	49,0	48,0	47,0	46,5	45,0
YHTEENSÄ	349,3	363,4	329,0	375,0	373,0	370,0	370,0

PERUSTIENPIDON TUOTERYHMITTELYT

Hoito

Talvihoidolla varmistetaan liikennöitävyys ja liikenteen sujuvuus sisältäen liukkauden torjunnan ja lumen aurauksen tielaitoksen voimassa olevien toimintalinjojen mukaisesti. Hoitotason vaatimukset on porrastettu tieverkon liikenteen tarpeiden ja liikennemäärien mukaisesti. Talvihoidolla ja sen tasolla on merkittävä vaikutus liikenneturvallisuuteen ja liikenteen sujuvuuteen.

Liikenneympäristön hoidon tavoitteena on varmistaa tiehen ja levähdysalueisiin liittyvien opasteiden, tiemerkintöjen ja valaistuksen toimivuus sekä tieympäristön siisteys. Liikenneympäristön hoidon vaatimuksia on painotettu tieluokan ja liikennemäärien sekä taajamaympäristön mukaan. Hoidon taso vaikuttaa pääosin tieympäristön yleiseen viihtyvyyteen. Tuotteeseen sisältyy liikenteen ohjauslaitteiden ja valaistuksen käyttökustannukset.

Rakenteiden ja laitteiden hoidon tarkoituksena on varmistaa tierakenteiden toimivuus kaikissa olosuhteissa sekä säilyminen suunnitellulla tavalla. Hoidon tasolla on vaikutuksia myös liikenteen sujuvuuteen ja liikenneturvallisuuteen. Tuote sisältää teiden kuivatusjärjestelmän ja päällysteiden hoidon sekä muiden tiehen liittyvien laitteiden ja kalusteiden hoidon sekä pienten vaurioiden korjaamisen.

Sorateiden hoidon tarkoituksena on pitää tie liikennettä tyydyttävässä kunnossa. Tuote sisältää tienpinnan tasauksen, paikkaamisen, pölynsidonnan ja sorastuksen.

Ylläpito

Päällystettyjen teiden ylläpidolla varmistetaan tieverkon liikennekelpoisuus korjaamalla ja uusimalla liikenteen kuluttamat ja vahingoittamat sekä roudan ja muiden ulkopuolisten tekijöiden rikkomat päällysteet. Päällystettyjen teiden ylläpidon tasovaatimukset perustuvat liikennemäärien mukaan asetetuille tien pinnan tasaisuudelle, vaurioiden määrälle ja tierakenteen kunnolle. Tuotteella on vaikutuksia teiden liikeennöitävyyteen ja liikenteen sujuvuuteen ja jossain määrin liikenneturvallisuuteen.

Rakenteiden ja laitteiden ylläpidon tarkoituksena on varmistaa tierakenteiden ja tiehen liittyvien laitteiden toiminta ja säilyvyys. Jos ylläpidon laatuvaatimuksia ei ole määritetty erikseen, näihin sovelletaan vastaavien investointien ohjeita. Tuote sisältää kuivatusjärjestelmän ylläpidon, rakenteelliset korjaukset sekä liikenteen ohjauslaitteiden ja muiden laitteiden ja kalusteiden systemaattisen uusimisen.

Korvausinvestoinnit kohdistuvat nykyiselle teille ja ne ovat kunnostus ja peruskorjaustoimenpiteitä, joilla säilytetään tieosan rakenteellinen kunto ja pääoma-arvo tai nostetaan se alkuperäiselle tasolle. Perusteena on rakenteen kulumisen tai sään aiheuttama rapautuminen. Tuote sisältää tien rakenteen parantamisen, siltojen peruskorjaukset ja kelirikkokohtien korjauksen.

Laajennusinvestoinnit kohdistuvat nykyiselle tieverkolle ja niiden tarkoituksena on palauttaa tien palvelutaso kohtuulliseksi parantamalla tien liikenteellisiä tai ympäristöllisiä ominaisuuksia. Perusteena on lisääntynyt liikenne tai heikentynyt liikenneturvallisuus tai sujuvuus. Tuotteeseen kuuluu suuntauksen parantaminen, eritasoliittymän rakentaminen, tien levantaminen, ohituskaistojen tai kevyenliikenteen väylien rakentaminen, sillan uusiminen, sorateiden päällystäminen, liittymä- tai taajamajärjestelyt sekä valaistuksen, melu- ja pohjaveden suojauksen rakentamisen.

Uusinvestoinnit luovat uusia ja parempia edellytyksiä tuotantotoiminnalle ja tieliikenteelle parantamalla tieverkkoa, tieosuuden tasoa tai liikenteen välityskykyä. Tuotteeseen kuuluu uuden merkittävän tie- silta- tai tunneliyhteyden rakentaminen, moottori- tai moottoriliikennetien rakentaminen, tien nelikaistaistus tai taajaman ohikulkutien tai läpikulkutien rakentaminen. Uusinvestoinnit on ovat pääsääntöisesti kehittämisen momentilta rahoitettavia hankkeita. Perustienpidon momentilta rahoitettavia uusinvestointeja ovat pienet, uudet tieyhteydet.

Perustienpidon suunnittelu sisältää pääsääntöisesti investointien toimenpidepäättöstä seuraavan tie- ja rakennussuunnittelun. Rakennussuunnittelu voi olla osa investointihanketta, jos se on hankkeen teettämisen kannalta tarkoituksenmukaista.

Tiehallinto sisältää tiepiirin organisaation toimintakulut, jotka eivät kohdistu edellä mainituille tienpitotuotteille.

Yleisiksi teiksi otettavien yksityisteiden kuntoonpanon määrärahan käyttösuunnitelma vuosille 1998-2002 on esitetty taulukossa 10.

Taulukko 10

Tie, kunta	Päätös	Kust. arv. Mmk	Tiepiirin osuus kustannuksista Mmk					
			Käyt.	1998	1999	2000	2001	2002
Knuters-Östersundom, Sipoo. 9 km.	LM 30.12.93	4,5	2,0	2,5				
Hindersbyn yt + silta, Lapinjärvi. 6,5 km .	LM 08.12.94	3,9			1,5	1,4	1,0	
Ariman yt, Nummi-Pu- sula. 9,2 km. (13,1 km)	Tiel. päättös 08.03.95	2,7			0,5	1,2	1,0	
Suunnittelu				0,2				
Yhteensä		11,1	2,0	2,7	2,0	2,6	2,0	0,0

3.4 MUUT RAHOITUSMOMENTIT

Kehittämisen ja perustienpidon hankekustannuksiin sisältyy kuntien maksusitoumukset. Nämä rahoitetaan vieraiden töiden momentilta. Vieraiden töiden rahoitus perustienpidossa on keskimäärin noin 6 Mmk ja kehittämisessä noin 30 Mmk vuodessa.

Perustienpidon hankkeita rahoitetaan vähäisessä määrin työllisyyden turvaamiseksi tarkoitetulla rahoituksella ja EU-rahoituksella. TEN-tieverkon kehittämishankkeita ja niiden suunnittelua sekä telematiikkaa rahoitetaan myös EU:n kautta tulevalla rahoituksella.

4. TOIMINTALINJAT

4.1 TIENPIDON PAINOPISTEALUEET SUUNNITELMAKAUDELLA

Päätieverkon liikenteen sujuvuuden turvaaminen ja parantaminen. Tähän pyritään hoidon, ylläpidon, tieverkon kehittämisen, liikenteen hallinnan ja liikennejärjestelmän suunnittelun keinoin sekä minimoimalla tienpitotoiminnasta aiheutuvat haitat liikenteelle. Toimenpiteillä toteutetaan sekä liikenteen sujuvuudelle ja turvallisuudelle asetettuja tavoitteita että aluerakenteen kehitystä.

Taajamien liikenneympäristön ja liikennejärjestelmien kehittäminen. Tähän pyritään ruuhkia poistamalla, taajamaympäristöä parantamalla, kevyen liikenteen asemaa parantamalla sekä muilla taajaman liikennejärjestelmän toimivuutta edistävillä toimenpiteillä. Suunnittelulta edellytetään hyvää yhteistyötä kuntien ja muiden osapuolten kanssa sekä koko liikennejärjestelmän toimivuuden huomioon ottamista suunnittelussa ja toimenpiteiden priorisoinnissa. Näillä toimenpiteillä tuetaan liikenneturvallisuustavoitteen toteutumista, kevyenliikenteen ja julkisen liikenteen aseman parantamista sekä ympäristötavoitteen saavuttamista.

Alemman luokan tieverkon kunto ja taso pyritään säilyttämään nykyisellä tasolla. Rahoitusnäkömien perusteella alemman luokan tieverkolla huonokuntoisten teiden määrä lisääntyy. Tästä huolimatta pyritään tien kunto pitämään maaseutuelinkeinojen, asumisen ja palvelujen saavuttamisen kannalta tyydyttävänä.

4.2 TIEVERKON KEHITTÄMINEN

Tieverkon kehittämishankeilla tuetaan liikenteen sujuvuuden, liikenneturvallisuuden ja päätiestön kunnon päämäärätavoitteiden saavuttamista. Ympäristövaikutusten arvioinnin, tiesuunnittelun ja rakentamisen yhteensovittamisella saavutetaan myös positiivisia ympäristövaikutuksia.

Kehittämishankkeiden ohjelmoinnissa on lähtökohtana hankkeiden kustannusarvio ja toteutus kokonaiskustannuksiltaan optimiaikataulun mukaisesti.

Varsinkin pääkaupunkiseudulla rakennussuunnittelun ja toteutuksen aikana kohdistuu hankkeille suunnitelmien puutteista aiheutuvan riskin lisäksi vaatimuksia, jotka vaikeuttavat kustannusarvioissa pysymistä.

Usein nämä vaatimukset ovat oikeutettuja, mutta jos niiden seurauksena työmäärät lisääntyvät, laatutaso merkittävästi paranee tai hanke laajenee, on tällaiset vaatimukset käsiteltävä suunnitelman muutoksina, jotka ensisijaisesti katetaan vastaavilla säästöillä ja ulkopuolisella rahoituksella ja vasta viimekädessä kustannusarvioiden korotuksilla.

4.2.1 TIEVERKON KEHITTÄMISHANKKEIDEN SUUNNITTELU

Perussuunnitelman mukaisten hankkeiden suunnitelmat:

Vt 25 Hanko-Skogby. Tiesuunnitelma on valmis ja esitetään vahvistettavaksi vuoden 1998 alussa.

Vt 7 Porvoo-Koskenkylä. Hankkeen tiesuunnitelma on valmis. Suunnittelu on tehty kolmessa erillisessä jaksossa. Tiesuunnitelmat on lähetetty vahvistettaviksi syyskuussa 1997.

Vt 1, Vt 25 Lieviö-Lohja. Vt 1:n parantamiseksi välillä Lohjanharju-Muurla on laadittu yleissuunnitelma ja siihen liittyen YVA-selvitys, josta on saatu ympäristökeskuksen lausunto joulukuussa 1996. Toimenpidepäätösesitys tehty 4.3.1997 ja päätös on saatu vuoden 1997 lopussa. Tiesuunnitelma käynnistetään Lieviö-Lohja osuudelle välittömästi päätöksen jälkeen.

Vt 1- 4 Pasilanväylä, Hakamaentien parantaminen, Helsinki

Hankkeesta on tehty tilanvaraussuunnitelma, jonka Helsingin kaupunki on hyväksynyt. Suunnitelman pohjalta tehty asemakaavan muutos on parhailaan käsittelyssä. Tiesuunnitelma aloitettiin vuoden 1997 lopulla.

Vt 6 Koskenkylä-Koria. Uudenmaan piirin osalla hanke on jakautunut viiteen tiesuunnitelmaan vanhan tien parantamiseksi. Tiesuunnitelmat ovat valmiina ja osa niistä on vahvistettu. Väliltä Koskenkylä-Lapinjärvi on tekeillä kehittämisselvitys, jossa tien tuleva poikkileikkaus ja linjaus tullaan määrittämään. Selvitys valmistuu tammikuussa 1998, jonka jälkeen tehdään tarvittavat muutokset aiemmin laadittuihin tiesuunnitelmiin.

Muutossuunnitelman mukaisten hankkeiden suunnitelmat:

Kt 50 Kehä III Vantaankoski-Tikkurila. Hankkeen tiesuunnitelma on valmis ja kunnissa lausunnolla. Suunnitelma esitetään vahvistettavaksi vuoden 1998 aikana.

Kt 51 Kirkkonummi-Kivenlahti. Hankkeesta on valmis tiesuunnitelma, joka on ollut tielain mukaisessa käsittelyssä ja esitetään vahvistettavaksi kevään 1998 aikana. Hankkeesta tullaan vuoden 1998 aikana tekemään lisäselvitys vaiheittain toteuttamisesta.

Mt 135 Helsinki-Vantaan lentoasemantie. Hankkeen tiesuunnitelmat ovat valmiina ja osittain vahvistetut. Tie parannetaan kaksiajorataiseksi ja liittymät rakennetaan eritasoliittymiksi. Hanke toteutetaan vaiheittain. Ensimmäisen vaiheen (Katriinantien siirto ja Tuupakan eritasoliittymä sekä Ilmakehän rakentaminen) aloitetaan vuonna 1998.

Vt 3 Haaga-Kehä III. Hankkeen kehittämissuunnitelma valmistunut 1995. Hanke tullaan toteuttamaan pienempinä erillisinä osina. I-vaiheen tie- ja rakennussuunnitelmat valmistuivat vuonna 1997.

Kehä I Espoossa. Hankkeesta on parhaillaan käynnissä lain edellyttämä YVA- prosessi ja sen aloitetaan jälkeen yleissuunnitelman teko. Työ valmistuu keväällä 1998, jolloin myös suunnitelma lähetetään lausuntokierrokselle. Tämän jälkeen voidaan päättää jatkosuunnittelun yksityiskohdista.

TTS-kauden kehittämisen perus- ja muutossuunnitelman ulkopuolisten hankkeiden suunnitelmat.

E-18 hankkeet:

Kt 50 parantaminen välillä Vanhakartano-Vantaankoski. Yleissuunnitelma valmistuu keväällä 1999, vaatii mahdollisesti YVA:n.

Vt 7 välillä Koskenkylä-Loviisa toisen ajoradan rakentaminen. Yleissuunnitelma aloitettu vuoden 1997 lopulla. Tiesuunnitelma tehdään välittömästi yleissuunnitelman perään vuoden 1998 aikana.

Vt 1 moottoritien rakentaminen välille Lahnajärvi - Lohja. Lohja-Salo tieyhteyttä koskeva YVA tehty 1996, tiepiirin toimenpidepäätösesitys on annettu 4.3.97. LM:n päätös saadaan vuoden 1998 alussa, jonka jälkeen voidaan aloittaa tiesuunnitelman tekeminen. Ensimmäisenä vaiheena tehdään tiesuunnitelma välille Lieviö-Lohja.

Muut suunnitteluhankkeet.

Kehä II välillä Mt 110-Vt 3. Esisuunnitelma Kehä II:n jatkeen vaikutuksien arvioinnista on tehty yhteistyössä kaavoittajien kanssa ja aloitettu vuonna 1997.

Mt 101, Mt 170 Kehä I Helsingissä. Tielaitoksen ja Helsingin kaupungin sopimuksen mukaan seudun tärkein poikittaisväylän muutetaan kaupungin kadusta yleiseksi tieksi. Hankkeesta on laadittu tiesuunnitelma ja se vahvistetaan hanketta koskevien asemakaavojen käsittelyprosessin päätyttyä.

Vt 1 kehittämisselvitys. Selvitetään nykyisen valtatielinjauksen parantamistarve.

Vt 25 Tammisaaren eritasot. Yleissuunnitelma koskee Österbyn ja Wärtsilän eritasoliittymiä.

4.2.2 TIEVERKON KEHITTÄMISEN TOTEUTUS

Keskeneräiset kehittämishankkeet:

Kt 51 Matinkylä-Helsinki hanke valmistuu kokonaisuudessaan vuonna 1999. Hanketta on laajennettu Matinkylän eritasoliittymän ja Lauttasaaren melusteiden rakentamisella. Kokonaiskustannusarvio on noussut 380 Mmk

Kehä III (Kt 50) Muurala-Vanhakartano hankkeesta väli Muurala-Vt 1 valmistui liikenteelle vuonna 1997 ja kokonaisuudessaan hanke on valmis vuonna 1998.

Vt 7 Koskenkylä-Loviisa ja Kt 45 Pakinkylän eritasoliittymä valmistuvat liikenteelle vuonna 1998.

Helsinki-Tampere radan tiejärjestelyhankkeet valmistuvat vähäisiä viimeistely töitä lukuunottamatta 1998.

Mt 102 Kehä II Länsiväylä-Turun tie hankkeesta valmistuu osuus Länsiväylä-Turunväylä yleiselle liikenteelle vuonna 2000. Kokonaisuudessa hanke valmistuu vuonna 2001.

Uudenmaan tiepiiri on esittänyt keskushallinnolle, että vuoden 1999 valtion talousarvion yhteydessä Kehä II-hanketta laajennettaisiin Nihtisillan tiejärjestelyjen parantamisella ja Turunväylän (Vt 1) parantamisella välillä Nihtisilta-Kehä I. Tiesuunnitelman laatiminen aloitetaan tammikuussa 1998. Hankeperustelut on esitetty liitteessä 1.

Helsinki-Vantaan lentoaseman tiejärjestelyt aloitetaan 25 Mmk:n rahoituksella vuonna 1998. Hanke valmistuu vuonna 2001.

Vuonna 1997 aloitettu ja yksityisellä jälkirahoitusmenettelyllä rakennettava **Vt 4 Järvenpää-Lahti** valmistunee liikenteelle vuonna 2000.

Perussuunnitelman mukaiset kehittämishankkeiden kuvaukset on esitetty liitteessä 1

4.3 PERUSTIENPITO

Perustienpidon tuotteilla tuetaan pääasiassa tiestön kunnon, hoitotason, liikenneturvallisuuden ja ympäristön päämäärätavoitteiden saavuttamista, sekä jossain määrin liikenteen sujuvuustavoitteen saavuttamista.

Talvihoidon laatu pidetään pääteillä nykyisellä tasolla. Ennakkosuolaukseen panostetaan edelleen päämääränä entistä tehokkaampi liukkauden torjunta ja suolan käytön vähentäminen. Liikennekeskuksen toimintaa kehitetään talvihoitoa paremmin ohjaavaksi.

Päätieverkon ulkopuolisten teiden talvihoidon taso pyritään pitämään nykyisenä. Laatutaso saattaa jossain määrin heiketä siksi, että toimenpiteet mitoitetaan aiempaa tarkemmin liikenteen määrän ja laadun huomioonottavien laatutasovaatimusten mukaisiksi.

Laatutasoluokituksessa osa tiestöstä voidaan pitää talvella polannepintaisena. Jos talven sää todetaan kehittyvän sellaiseksi, että polannetta ei saada pysymään liikenneturvallisuutta vaarantamatta, muutetaan tällaisten teiden hoitoluokka kesken talvea.

Tiepiirille tulevat suunnitelmakaudella uusina teinä kunnossapidettäväksi mm. Kehä I Helsingin alueella (16 km), Kehä II (6,6 km) ja Koskenkylä-Lovii-sa (14,4 km). Lisäksi kaistojen ja ramppien määrät lisääntyvät Kehä III:lla ja Länsiväylällä. Kunnossapidettävästä tieverkosta siirtyi Hämeen tiepiiriin 369 km.

Talvihoidon rahoitustarve on lievästi laskeva sekä perus- ja muutossuunnitelmassa. Hoidon onnistuminen edellyttää, että tiepiiri ja tuotanto tehostavat toimintaansa ja hoitotöistä syntyy todellista kilpailua, kun työt avataan asteittain avoimeen kilpailuun.

Liikenneympäristön hoito tehdään laatutasomääritysten mukaisesti. Uudenmaan tieympäristön tilalla on vaikutusta koko maasta syntyvän mielikuvan muodostumiseen. Siksi TEN-tieverkon, Helsinki-Vantaan lentoaseman tieyhteyksien ja kehäväylien liikenneympäristön hoidon laadusta ei voida tinkiä. Suunnitelmakauden loppupuolella lisääntyvä tieverkko lisää merkittävästi hoitotöitä. Työmäärien lisääntymisestä huolimatta rahoitustarve on suunniteltu pysyvän nykyisellä tasolla sekä perussuunnitelmassa että muutossuunnitelmassa.

Rakenteiden ja laitteiden hoito on perus- ja muutossuunnitelmassa arvioitu pysyvän nykyisellä tasolla. Tämän tuotteen laatuun tulee suunnitelmakaudella kiinnittää huomiota, sillä hoitotöiden laiminlyönti johtaa nopeasti kallisiin ylläpito- ja peruskorjausinvestointeihin. Tuotteen hinnoitteluun vaikuttaa suuresti se, miten tämä tuote yhdistetään muihin kilpailutettaviin tuotteisiin.

Sorateiden hoito on Uudellamaalla lievästi ongelmallista. Sorateiden kunto on tiepiirin eri alueilla erilainen. Sorapintaisista teistä (784 km) on 32 km niin vilkasliikenteisiä, että ne tulisi tienkäyttäjän ja tienpitäjän kustannusten optimoimiseksi kunnostaa ja päällystää. Perussuunnitelman rahoitustasolla sorateita voidaan päällystää vain hyvin rajoitetusti valikoiden.

Sorateiden hoidon rahoitustaso on suunnitelmakaudella lievästi laskeva. Perussuunnitelman rahoitustasolla tämä merkitsee sitä, että sorateiden hoidon työmenetelmiä ja laadunvalvontaa kehitetään ja toimenpiteet ohjataan kunnoitetaan heikoimmille teille. Muutossuunnitelman rahoitustasolla sorateiden hoidon taso voidaan pitää tiepiirin alueella yhtenäisenä perusparantamalla heikoin tiestö ja päällystämällä vilkkaimmat soratiet.

Päällystettyjen teiden ylläpito suunnataan perussuunnitelmassa siten, että pääteiden pintakunto pysyy nykyisellä tasolla. Tämä edellyttää työmenetelmien ja materiaalien jatkuvaa kehittämistä. Perussuunnitelman rahoitustasolla joudutaan tinkimään alemman luokan tiestön kunnosta ja pääteidenkin kunnan ylläpitäminen vaikeutuu suunnitelmakauden lopulla.

Muutossuunnitelman rahoitustaso vastaa päällystettyjen teiden inventoinnin suositusta rahoituksesta, jolla päällystetty tieverkko voidaan pitää nykykunnossa. Tämäkään taso ei vielä ole optimikuntotaso. Sen saavuttaminen vaatisi huomattavan lisäpanostuksen kahdelle vuodelle.

Rakenteiden ja laitteiden ylläpito vaatii suunnitelmakaudella lisääntyvää laatutason seurantaa. Perussuunnitelman rahoitustasolla laatu voidaan pitää nykyisenä, muutossuunnitelman rahoitustasolla ylläpidon laatutasoa voidaan kohottaa. Ylläpidon taso vaikuttaa rakenteiden ja laitteiden tekniseen kestävyys- sekä pääoma-arvon säilymiseen.

Korvausinvestoinnit painottuvat perussuunnitelmassa tien rakenteen parantamiseen ja siltojen peruskorjauksiin ja vain rajoitetusti vilkkaimpien sorateiden kelirikkovaurioiden korjauksiin ja päällystämiseen.

Muutossuunnitelmalla voidaan perussuunnitelman painotuksia tehostaa ja lisäksi panostaa vilkkaiden sorateiden kunnostamiseen ja päällystämiseen. Ohjelman toteutuksella pyritään hoito- ja ylläpitomenojen alentamiseen suunnitelmakauden loppupuolella.

Laajennusinvestoinnit painottuvat liikenteen sujuvuus-, liikenneturvallisuus-, ja ympäristötavoitteiden mukaisiin hankkeisiin. Perussuunnitelman alkuvuosina hankevalikoimalla tuetaan tulostavoitteiden saavuttamista vain tyydyttävästi. Pääkaupunkiseudun investointiohjelman mukaiset hankkeet priorisoidaan ja niitä toteutetaan perussuunnitelman rahoituksen antamien mahdollisuuksien mukaisesti. Telemaattisen liikenteen ohjaus- ja informointijärjestelmän rakentaminen sopeutetaan rahoitukseen.

Perussuunnitelmalla poistetaan tieverkolta painorajoitettuja siltoja. Suunnitelmakaudella suojataan tiestöä tärkeillä pohjavesialueilla ja vähennetään meluhaittoja sekä parannetaan 1-2 taajaman liikenneympäristöä vuosittain.

Muutossuunnitelmalla on mahdollisuus nopeuttaa perussuunnitelman hankkeiden toteutusta, toteuttaa pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmähankkeet pääasiassa ohjelman mukaisesti ja kehittää liikenteenhallintajärjestelmää kohtuullisen nopeasti.

Uusinvestoinnit ovat pääsääntöisesti tieverkon kehittämishankkeita. Perustienpidon momentilta rahoitetaan vuosittain muutamia pienehköjä uusia tieyhteyksiä. Alemman tieverkon uusien yhteyksien rakentaminen vähenee suunnitelmakaudella supistuneen rahoituksen myötä.

Perustienpidon hankkeiden suunnittelu on toimenpidepäätöstä seuraavaa tie- ja rakennussuunnittelua. Rakennussuunnittelu erillisenä tuotteena liitetään suunnitelmakaudella perustellusti alkaviin rakennushankkeisiin.

Niissä hankkeissa, joissa tielain mukaista käsittelyä ei tarvita, menettely edellyttää tarkkaa tehtävänantoa ja lopputuotteen kuvausta sekä tavoitehinnan määrittelyä suunnittelulle ja tuotannolle.

Perustienpidon hankkeiden tiesuunnitelmat tilataan erillisenä tuotteena. Suunnitelmia koskevissa sopimuksissa määritellään, tehdäänkö lisäksi erillinen rakennussuunnitelma vai laaditaanko rakennussuunnitelma osana hankkeen toteutusta. Tällöin tiesuunnitelmassa tulee olla selvät lähtökohdat ja laatuvaatimukset rakennussuunnittelulle ja kustannusarvion pysyvyydelle.

Erillisenä tuotteena tehtävän perustienpidon volyymi arvioidaan pysyvän samana suunnitelmakauden ajan. Muutossuunnitelmassa volyymia on kasvatettu investointihankkeiden volyymin lisäyksen suhteella.

Yli 10 Mmk:n perustienpidon hankeperustelut on esitetty liitteessä 3.

5. VAIKUTUKSET

Liikenteen sujuvuus

Suunnitelmakauden liikenne-ennusteen perusteella pääteiden ruuhkautuneisuus lisääntyy perusohjelman mukaisten kehittämishankkeiden toteuttamisesta huolimatta. Muutossuunnitelman kehittämishankkeetkaan eivät ehdi vaikuttaa tilastolliseen liikenteen sujuvuuteen suunnitelmakaudella.

Tiestön kunto

Tieverkon liikennöitävyys heikkenee perussuunnitelman mukaisella rahoituksella. Vaikka hoitotöihin ohjataan perus- ja muutossuunnitelmissa sama rahoitus, tiestön rakenteellisen kunnon heikkeneminen perussuunnitelman mukaisella rahoituksella nostaa hoitokustannuksia. Kun toimintalinjojen mukaisesti päätiestön kunto pidetään nykyisellä tasolla, alemman luokan tiestön kunto heikkenee.

Liikenneturvallisuus

Tiepiiriin tulee toimenpiteillään saavuttaa vuosittain noin 6:n henkilövahinko-onnettomuuden (heva) laskennallinen vähentymä vuosittain, jotta Tielaitokselle asetettu tavoite toteutuisi.

Perussuunnitelman mukaisella rahoituksella tavoitteen saavuttaminen suunnitelmakauden loppupuolella tienkäyttäjääsiakkaiden yleisesti hyväksymillä toimenpiteillä ei ole täysimääräisesti mahdollista. Kehittämishankkeiden toteutuksella, työnaikaisten riskien minimoimisella ja osallistumalla valistustyöhön ja tiedottamiseen yhteistyötahojen kanssa liikenneturvallisuuskehitys voidaan tiepiirissä pitää suotuisana.

Ympäristövaikutukset

Päämäärätavoitteiden ja toimintalinjojen mukaisilla toimenpiteillä liikenneympäristön tila paranee suunnitelmakaudella.

Melusuojauksilla vähennetään suunnitelmakaudella melua noin 15000 asukkaalta. Kehittämishankkeisiin kuuluvien melusuojiin lisäksi erillisiä meluntorjuntahankkeita toteutetaan seitsemän kappaletta. Tiepiirissä valmistui vuonna 1997 meluntorjunnan tarveselvitys, jonka jatkotyönä laaditaan kuntakohtaisia meluntorjunnan yleissuunnitelmia noin 1 kohde vuosittain.

Erillisiä pohjaveden suojauksia tehdään TTS-kaudella perussuunnitelman mukaan noin kymmenellä tiekilometrillä. Laajin pohjavedensuojauskohde on tieverkon kehittämisen perussuunnitelmassa oleva Vt 25 Hanko-Skogby-hanke, jossa pohjaveden suojauskustannukset ovat 30 Mmk. Vt 1, Vt 25 Lieviö-Lohja kehittämishankkeessa pohjaveden suojauskustannukset ovat noin 13 Mmk.

Luonnon- ja maisemanhoito otetaan huomioon tienvarsinurmien kunnossapidossa ja liitännäalueiden hoidossa. Kukkivaa kasvillisuutta lisätään ja niittokertoja on vähennetty ajoittamalla ne syyskesään.

Tieympäristö paranee suunnitelmakaudella seitsemässä tai kahdeksassa taajamassa.

Erityisesti ympäristöön vaikuttavissa hankkeissa on otettu huomioon niiden ympäristöolosuhteet ja ainutlaatuisuus. Suunnittelutoimenpiteiden vaikuttamassa arvokkaihin maisema-alueisiin on tiepiiri yhteistyössä ympäristökeskuksen ja maakuntamuseon kanssa.

Tienpidosta aiheutuvien päästöjen vähentämiseksi tai vähintään ohjearvoihin pääsemiseksi käytetään erilaisia menetelmiä, kuten liikenteenhallintaa ja osallistumista liikennejärjestelmäsuunnitteluun. Toimenpiteillä voidaan liikennettä ohjata vaihtoehtoisille reiteille ja vaihtoehtoisten liikennevälineiden käyttöön sekä antaa tietoa joukkoliikenteen käyttämahdollisuuksista. Menetelmillä pystytään ennakoimaan talvikauden liukkaudentorjunnan toimenpiteitä.

Perustienpidon ja työllisyys investointien toimenpidemäärät TTS kaudella 1998-2002

Perustienpidon ja työllisyysrahoituksella tehtävät toimenpidemäärät suunnitelmakaudella on esitetty taulukossa 11. Taulukossa ei ole huomioitu hankkeita jotka alkavat vuonna 1998 tai jatkuvat vuodelle 2003. Toimenpiteistä puuttuvat tiedot myös hankkeista joiden sisältö on joko selkiintymätön koko ohjelmakaudelle tai toimenpiteet jakautuvat niin pieniin toimenpiteisiin piirin alueelle, ettei niistä ole erillistä toimenpideluetteloa.

Taulukko 11.

TOIMENPIDE	MÄÄRÄ	HUOM.
Eritasoliittymän par. tai rak.	2 kpl	
Kevyen liikenteen eritaso	12 kpl	
Kevyen liikenteen väylä	122 km	
Kiertoliittymä	3 kpl	
Kestopäällysteisen tien rp/lev/sp	130 km	
Lautan korvaaminen sillalla	0 kpl	
Liikennevalot	3 kpl	
Melusuojaus	6 kpl / 11 km	
Ohituskaistan rakentaminen	1 kpl / 2 km	
Palvelualue	0 kpl	
Pohjavesisuojaus	15 kpl / 10 km	
Riista-aita	16 km	
Sillan parantaminen	7 kpl	
Sillan uusiminen	12 kpl	
Soratien rp	38 km	
Tasoliittymän par.	11 kpl	
Tievalaistus	64 km	
Uuden yhteyden rak.	2 km	
Kevytpäällysteisen tien rp/lev./sp.	74 km	

Tarjotun tason vastaavuus

Toiminta- ja taloussuunnitelman mukaisilla toimenpiteillä ja rahoituksella voidaan vastata kysyntään perussuunnitelmatasolla tyydyttävästi.

Sujuvuustavoitteita ei täysimääräisesti saavuteta, kuten ei myöskään liikenneturvallisuustavoitteita.

Ympäristöä suojaavia ja parantavia toimenpiteitä voidaan tehdä vain rajoitetusti. Suunnitelmakauden ulkopuolelle jää melunvähentämiskohteita ja tärkeitä pohjavesialueita jää ilman tiestön pohjavesisuojauksia.

Pääkaupunkiseudun liikenneinvestointien toteuttamisohjelmassa ajoitettuja tiehankkeita joudutaan siirtämään myöhemmin toteutettavaksi, Kehä I:n Helsingin alueen kunnostamiseen ei voida osoittaa tarvittavaa rahoitusta kuten ei myöskään telemaattisen liikenteen ohjaus- ja infojärjestelmän rakentamiseen.

Perussuunnitelman mukaisella rahoituksella uhkaavat lisääntyä ns. väliinpuotoavat hankkeet. Nämä hankkeet eivät mahdu kehittämishankkeiden ohjelmiin, mutta ovat liian suuria perustienpidon hankkeina toteutettavaksi. Tällaisten hankkeiden kustannusarvioiden summa Uudenmaan tiepiirissä on nyt jo runsaat 600 Mmk.

Tiepiirissä on 32 km sorateitä, joiden keskimääräinen vuorokausiliikenne on yli 300 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tienkäyttäjän ja tienpitäjän kustannusten optimointi edellyttää näiden tieosien kunnostamista ja päällystämistä. Perusohjelmaan rahoitustasolla vilkasliikenteisiä sorateitä voidaan päällystää vain rajoitetusti.

TIEVERKON KEHITTÄMISEN HANKEPERUSTELUT

MT 102 KEHÄ II LAAJENTAMINEN, NIHTISILLAN TIEJÄRJESTELYT JA TURUNVÄYLÄN (VT1) PARANTAMINEN

Nykyiset olosuhteet.

Nihtisilta on merkittävä liikenteen solmukohta Turunväylän ja Kauniaistentien liittymässä ja on tärkeä liittymä Turunväylälle Mankkaan, Sinimäen ja Kilon sekä Kauniaisten ja Keran alueilta. Kauniaistentien valo-ohjatut eteläiset ramppi liittymät ruuhkautuvat pahoin aamu- ja iltahuipputuntien aikana. Pohjoinen valo-ohjaamaton ramppi liittymä ruuhkautuu ajoittain Kauniaisten tiellä Turun suuntaan kääntyvien kaistan puuttuessa. Nihtisillan hyötyleveys on nykyisin 12,7 m ja sillalla on 1+1 ajokaistaa ja kevyen liikenteen väylä. Sillan nykyisiin aukkoihin ei mahdu Kehä II:n liittyviä ja erkanemisramppeja.

Turunväylä on rakennettu nykyiseen muotoonsa 1960-luvun alussa ja on kaksiajoratainen ja 2+2-kaistainen. Turunväylän liikennemäärä on nykyisin 45000 ajon./vrk ja sen ennustetaan kasvavan 1,3-1,6-kertaiseksi Kehä II avauduttua liikenteelle vuonna 2000. Liikenteen kasvu muodostuu pääosin Kehä I:ltä Kehä II:lle siirtyvästä liikenteestä, joka nykyisin käyttää yhteyttä Koivumankkaantie-Kalevantie. Liikennemäärien kasvu luo tarpeen parantaa väylän välityskykyä.

Suunnitelmat

Nihtisillan rakennetaan uusi risteyssilta ja kaikki ramppi liittymät valo-ohjataan. Sillalla on 3+3 ajokaistaa erotettuna keskikorokkeella ja kevyenliikenteen väylä. Ramppi liittymien liikennevalot toteutetaan joukkoliikenteen liikennevaloetuksilla varustettuna.

Turunväylän olosuhteita parannetaan toteuttamalla kolmannet kaistat ja meluntorjuntatoimenpiteet. Lisäkaistat parantavat myös Leppäsolmun eritasoliittymän ruuhkautunutta liikennettä. Meluntorjuntatoimenpiteet sijoittuvat Friisinmäen pientaloalueen kohdalle Turunväylän pohjoisreunaan 0,9 km:n matkalle.

Vaikutukset

Nihtisillan uuden risteyssillan ja uusien ramppi liittymien rakentaminen parantaa Nihtisillan liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta sekä varmistaa liikenteellisen toimivuuden pitkällä aikavälillä. Lisäksi uusi silta mahdollistaa Kehä II:n ramppien ja ramppivarausten sijoittumisen sillan aukkoihin.

Turunväylän (Vt 1) välin Nihtisilta-Kehä I kolmansien kaistojen rakentaminen varmistaa liikenteen sujuvuuden ja parantaa liikenneturvallisuutta. Melusteilla suojataan valtaosa Friisinmäen alueen asukkaista kokonaan alle 55 dB:n meluvyöhykkeen.

Talous

Nihtisillan tiejärjestelyjen rakennuskustannukset ovat 22,5 Mmk ja hyötykustannussuhde on 3,8. Turunväylän tieosan Nihtisilta-Kehä I rakennuskustannukset ovat 27,5 Mmk josta kolmansien kaistojen rakentamisen osuus on 21,2 Mmk ja melusteiden 6,3 Mmk. Kolmansien kaistojen rakentamisen hyötykustannussuhde on 1,5. Laajentamisen rakennuskustannukset ovat yhteensä 50,0 Mmk.

Suunnittelutilanne

Nihtisillan tiejärjestelyjen parantaminen on sisältynyt vuonna 1995 laadittuun Kehä II:n tiesuunnitelman muutokseen välillä Turunväylä-Turuntie. Turunväylän kolmansien kaistojen toteuttamisesta on laadittu selvitys vuoden 1997 lopussa. Tiesuunnitelman laatiminen aloitetaan tammikuussa 1998. Meluntorjunnan yleissuunnitelma on laadittu syksyllä 1996.

KEHITTÄMISEN PERUSSUUNNITELMAN MUKAISET HANKKEET

VT 25 HANKO-SKOGBY

Nykyiset olosuhteet

Nykyinen valtatie on geometrialtaan huono ja poikkileikkaukseltaan kapea. Tien liikennemäärät ovat n. 4500 ajon./d. Vilkkaasta matkailuliikenteestä johtuen liikenteen kausivaihtelut ovat suuret. Hangon tuontisataman kuljetukset kasvattavat raskaan liikenteen osuutta, joka on tieosalla n. 14% vuorokausiliikenteestä. Liikenteen ennustetaan kasvavan 40%:lla vuoteen 2020 mennessä.

Suunnitelma

Tien vaaka- ja pystygeometriaa parannetaan rakentamalla tie paikoitellen uuteen paikkaan. Uusi tielinja sijoittuu pääosin samaan maastokäytävään Hanko-Hyvinkää-radnan kanssa. Tielle rakennetaan suojaukset pohjaveden saastumisen ehkäisemiseksi.

Vaikutukset

Toimenpiteet parantavat tien turvallisuutta ja liikennöitävyyttä. Toimenpiteet eivät ulotu tien lähistöllä oleville luonnonsuojelulain nojalla rauhoitetuille alueille. Toisen maailmansodan aikaisia linnoitusrakenteita joudutaan osittain purkamaan.

Talous

Hankkeen rakentamiskustannukset ovat n. 90 Mmk. Hyötykustannussuhde on 2,2 ja ilman pohjaveden suojaustoimenpiteitä 3,0.

Suunnitelmatilanne

Tiesuunnitelma on valmis ja vahvistetaan vuoden 1998 alussa.

VT 7 PORVOO-KOSKENKYLÄ

Nykyiset olosuhteet

E 18 kuuluu Pohjolan kolmioon, joka on EU:ssa priorisoitu tärkeimpien kehitettävien liikenneyhteyshankkeiden joukkoon. Valtatie 7 (E 18) osuus Hara-backa-Rita on rakennettu moottoriliikennetieksi 1980-luvun alussa. Tien liikennemäärät ovat kasvaneet 6 % vuodesta 1990 vuoteen 1994. Vuonna 1995 liikenteen kasvu on ollut 10 %. Liikennemäärien kasvuun tulevat vaikuttamaan mm. Venäjän liikenteen vaihtelut. Tieosuuden liikennemäärät ovat olleet v. 1995 11 000-13 000 ajon./vrk ja ennusteiden mukaan 21 000 - 24 000 ajon./vrk vuonna 2020. Raskaan liikenteen osuudet ovat vastaavasti 16-19 %. Tien ohitusmahdollisuudet ovat puutteelliset, tiejakson pituus on 23 km ja ohituskelpoisia osuuksia on vain n. 20 %. Ohitusosuudet ovat pääosin alle 700 m:n pituisia. Tiejaksolla on tapahtunut vuosina 1990-1995 lähes 50 henkilövahinkoihin johtanutta onnettomuutta. Yleisin onnettomuustyyppi on ollut kohtaamisonnettomuus. Todennäköistä on, että tien turvallisuus tulee jatkossa huononemaan.

Suunnitelma

Perustoimenpiteenä on toisen ajoradan rakentaminen koko osuudelle nykyisen ajoradan eteläpuolelle. Pernajanlahden ympäristöllisesti arvokkaalle alueelle uusi ajorata sijoittuu nykyisen tien pohjoispuolelle.

Vaikutukset

Toimenpiteet parantavat merkittävästi tieosan liikenteenvälityskykyä ja nykyisten ruuhkautuneiden ja liikenneturvallisuudeltaan vaarallisten osuuksien ajo-olosuhteita. Toisen ajoradan rakentaminen ja liittymien parantaminen, eivät aiheuta olennaisia muutoksia tien lähiympäristössä.

Talous

Hankkeen kustannukset ovat 320 Mmk. Kustannukset jakautuvat osuuksittain seuraavasti: Harabacka- Rita 90 Mmk, Rita- Vanhakylä 170 Mmk, Vanhakylä-Koskenkylä 60 Mmk. Hankkeen hyötykustannussuhde on 2,6.

Suunnittelutilanne

Hankkeen tiesuunnitelma on valmis ja lähetetty vahvistettavaksi syyskuussa 1997. Suunnittelu on tehty kolmessa erillisessä jaksossa.

VT 1, Vt 25 LIEVIÖ- LOHJA**Nykyiset liikenneolosuhteet**

Valtatie 1 (E 18) on nykyisin moottoritie Helsingistä Lohjanharjulle (Lieviö). Tästä Saloon se on standardiltaan puutteellinen sekaliikennetie, joka on rakennettu pääosin 1930-luvulla. Nykyliikenne Hiidenveden kohdalla on 9500 autoa/vrk ja liikenne ruuhkautuu alhaisen tiestandardin vuoksi herkästi. Valtatie 1 on tarkoitettu kehittää moottoriväyläksi liikenneministeriön v 1990 tekemän hankepäätöksen mukaisesti (linjaus Lohjan keskustan pohjoispuolitse). Lohjan kaupungin keskusta sijaitsee valtatie 25 varrella noin 10 km valtatie 1 liittymästä (Lohjanharju) Karjaan suuntaan. Nykyliikenne on 13000 ajon/vrk. Teollisuuden raskas liikenne ja suuri liittymätiheys tekevät liikenneolosuhteista ruuhkaiset ja vaaralliset. Tie sijaitsee tärkeällä pohjavesialueella. Liikenteen arvioidaan kasvavan nykyverkolla 50-60 % vuoteen 2010 mennessä.

Suunnitelma

Hanke muodostaa osan Eurooppatietä E 18. Ensivaiheena ennen Lohja-Muurla osuuden rakentamista parannetaan Lohjan paikallisia liikenneoloja sekä kytkentää Helsingin suuntaan. Vt 25 nelikaistaistetaan nykyisellä paikallaan välillä Suurlohjankatu-Vesitorni. Vesitornilta Muijalaan (nykyinen moottoriliikennetien alkupiste) toteutetaan moottoritie, jolloin vastaava valtatie 25:n jakso jää palvelemaan maankäytön tarpeita.

Vaikutukset

Hanke parantaa valtatie 25 ja Lohjan sisääntuloliikenteen olosuhteita ratkaisevasti. Nykyinen Vt 25 vesitornin ja Muijalan välillä on harjulla keskellä tärkeää pohjavesialuetta. Myös moottoriväylä tulee harjun juureen pohjavesialueelle, mutta sen rakenteissa voidaan ottaa pohjaveden suojelu huomioon paremmin, kuin vanhalla tiellä on mahdollista.

Henkilövahinko-onnettomuuksien arvioidaan vähenevän lähes 50 %:lla. Ennusteen mukaan 10-vuotiskaudella välttyttäisiin 54:ltä hvj-onnettomuudelta joissa loukkaantuisi 80 ja menehtyisi 7 ihmistä.

Talous

Hankkeen rakentamiskustannukset ovat 365 Mmk toteutettaessa tie moottoritienä, hyötykustannussuhde on tällöin 1,8. Hanke on edullisinta toteuttaa suoraan moottoritienä.

Suunnittelutilanne

Vt 1:n parantamiseksi välillä Lohjanharju-Muurla on laadittu yleissuunnitelma ja siihen liittyen YVA-selvitys, josta on saatu ympäristökeskuksen lausunto joulukuussa 1996. Toimenpidepäätösesitys on tehty 4.3.1997. Tiesuunnitelma käynnistetään Lohja-Lohjanharju osuudelle välittömästi päätöksen jälkeen.

Vt 1- 4 PASILANVÄYLÄ, HAKAMÄENTIEN PARANTAMINEN, HELSINKI

Nykyiset liikenneolosuhteet

Hakamäentie toimii nykyisellään merkittävänä poikittaisyhteytenä Helsingin seudulla. Sen liikennemäärä on 20 000 - 25 000 autoa vuorokaudessa. Se yhdistää valtatie 1, 3 ja 4/7. Valtatie 3 on yksi Helsingin pääsisääntuloväylistä Helsinkiin (liikennemäärä yli 30 000 autoa vuorokaudessa). Vt 3:n ja Hakamäentien liittymä on valo-ohjattu ja nykyisellään pahoin ruuhkautunut sekä aamuin että illoin. Hakamäentie on osittain 2-ajoratainen, mutta Pasilassa Keskuspuistossa 3-kaistainen. Pasilaan on tulossa lisää liikennettä aiheuttavaa maankäyttöä.

Suunnitelma

Tavoitteena on parantaa Hakamäentie 2-ajorataiseksi Haagasta Mäkelänselälle (3 km). Valtatie 3:n, Veturitien ja Ratapihantien liittymät rakennetaan eritasoliittymiksi. Hankkeesta on tehty tilavaraussuunnitelma yhdessä Helsingin kaupungin kanssa. Suunnitelma on kaupunginhallituksessa hyväksytty ja kaupunki on käynnistänyt asemakaavan laadinnan. Suunnitelmassa on tarkasteltu autoliikenteen ohella joukkoliikenteen yhteyksiä sekä kevyen liikenteen tarpeita. Suunnitellut järjestelyt mahdollistavat myöhemmin kevenetyn Pasilanväylän toteuttamisen, koska tunnelirakenteiden vaatimukset on otettu huomioon tilavaraussuunnitelmassa. Tielaitos tekee tilavaraussuunnitelman pohjalta toimenpidepäätöksen ja käynnistää tiesuunnitelman laadinnan.

Vaikutukset

Suunnitelman mukaiset toimenpiteet parantavat liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta sekä poikittais- että säteittäisliikenteessä. Yhdessä alueen joukkoliikennejärjestelyjen kanssa ne mahdollistavat alueelle suunnitellun maankäytön lisäyksen. Ruuhkatilanne Koskelantiellä ja Lapinmäentiellä kuitenkin heikkenee. Ehdotettu ratkaisu tuottaa vähemmän pakokaasupäästöjä, ja työn yhteydessä on suunniteltu tarvittavat meluntorjuntatoimenpiteet mm. Keskuspuiston tarpeita ajatellen.

Talous

Hankkeen rakennuskustannukset ovat noin 350 Mmk. Hankkeen hyötykustannussuhde on 4,1 ja se on liikennetaloudellisesti erittäin kannattava.

Suunnitelmatilanne

Hankkeesta on tehty tilavaraussuunnitelma, jonka Helsingin kaupunki on hyväksynyt ja käynnistänyt kaavamuutokset tämän pohjalta. Tiesuunnitelma aloitetaan heti kaavakäsittelyn jälkeen.

VT 6 KOSKENKYLÄ - KORJA (KOUVOLA)

Nykyiset olosuhteet

Valtatien 6 osuuden Koskenkylä-Kouvola pituus on 55 km. Tieosasta sijoittuu 31 km Uudenmaan tiepiiriin alueelle. Tien liikennemäärät ovat nykytilanteessa keskimäärin 5 500 ajon/vrk. Viikonloppuliikenne on lähes kaksinkertainen ja myös kausivaihtelut ovat suuret. Laadittujen ennusteiden mukaan tien liikennemäärät ovat 8 000-10 000 ajon./vrk (v.2010). Tien suurimmat puutteet ja ongelmat ovat huono geometria, poikkileikkauksen kapeus sekä suuri liittymätiheys. Tiellä on tapahtunut viime vuosina keskimäärin 15 henki-

lövahinko-onnettomuutta vuodessa. Vaarallisimmat kohdat ovat Lapinjärven taajama ja Elimäen kirkonkylä.

Suunnitelma

Välillä Koskenkylä-Lapinjärvi tien suuntausta parannetaan ja Lapinjärveltä pohjoiseen tietä parannetaan sen nykyistä linjausta noudatellen. Tien liittymiä kanavoidaan, poikkileikkausta levennetään ja nopeuserojen tasoittamiseksi rakennetaan ohituskaistoja. Lapinjärven ja Liljendalin kohdalla varaudutaan eritasoliittymän rakentamiseen.

Vaikutukset

Toimenpiteet parantavat huomattavasti liikenneturvallisuutta ja tien liikennöitävyyttä. Henkilövahinko-onnettomuuksien vähenemäksi on arvioitu 4-7 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa. Toimenpiteiden aiheuttamat ympäristöhaitat jäävät lieviksi toimenpiteiden kohdistuessa nykyiseen liikennetilaan.

Talous

Hankkeen kustannukset ovat Uudenmaan tiepiirin alueella 160-210 Mmk.

Hankkeen hyötykustannussuhde 1,5.

Suunnittelutilanne

Uudenmaan piirin osalla hanke on jakautunut viiteen tiesuunnitelmaan vanhan tien parantamiseksi. Tiesuunnitelmat ovat valmiina ja osa niistä on vahvistettu. Väliltä Koskenkylä - Lapinjärvi on tekeillä kehittämisselvitys, jossa tien tuleva poikkileikkaus ja linjaus tullaan määrittelemään. Selvitys valmistuu tammikuussa 1998, jonka jälkeen tehdään tarvittavat muutokset aiemmin laadittuihin tiesuunnitelmiin.

KEHITTÄMISEN MUUTOSSUUNNITELMAN MUKAISET HANKKEET

KT 50 KEHÄ III VANTAANKOSKI-TIKKURILA

Nykyiset olosuhteet

Kehä III (kt 50) on pääkaupunkiseudun toinen tärkeä poikittaisyhteys. Se on myös kansainvälisesti ja valtakunnallisesti tärkeä Eurooppatie E18. Kehä III:n roolia korostaa myös sen toiminta Helsinki-Vantaa lentoaseman maaliikenteen tärkeimpänä syöttöyhteytenä, joukkoliikenteen runkoväylänä sekä Vuosaaren uuden kappaletavarasataman tavaraliikennevirtojen välittäjänä. Nykytilanteessa Kehä III on osuudella Vantaankoski-Tikkurila kaksiajoratainen ja sen liittymät ovat pääosin valo-ohjattuja tasoliittymiä. Suunnitelmaosuuden liikennemäärät ovat nykytilanteessa 25-45 000 ajon./vrk. Ennusteiden mukaan liikenne tulee kasvamaan pitkällä aikavälillä 1,5-2-kertaiseksi vuoteen 2020 mennessä. Väyläosuuden kapasiteetti on jo nyt loppuun käytetty.

Suunnitelma

Kehä III:a parannetaan nykyisessä liikennetilassa rakentamalla tasoliittymät eritasoliittymiksi ja täydentämällä rinnakkaista katuverkkoa. Kevyelle liikenteelle rakennetaan yhtenäinen Kehä III:n suuntainen raitisto. Kehä III:n ja kevyen liikenteen risteäminen tapahtuu pääsääntöisesti eritasossa.

Vaikutukset

Kehä III:n saneeraukseen on varauduttu kaavoituksella ja maankäytön suunnittelulla. Parantamistoimenpiteiden kohdistuessa nykyiseen liikennetilaan niiden haittavaikutukset lähiympäristölle ovat hallittavissa. Toimenpiteet sisältävät laajat meluntorjunta- ja ympäristöhoitotoimenpiteet.

Talous

Hankkeen kustannukset ovat 650 Mmk. Hanke toteutetaan vaiheittain. Eri vaiheiden kustannukset vaihtelevat 115-250 Mmk ja hyötykustannussuhteet (H/K) 2,4-9,3.

Suunnittelutilanne

Hankkeen tiesuunnitelma on valmis ja kunnissa lausunnoilla. Suunnitelma esitetään vahvistettavaksi vuoden 1998 aikana.

KT 51 KIRKKONUMMI - KIVENLAHTI**Nykyiset olosuhteet**

Kantatie 51 on osuudella Kirkkonummi-Kivenlahti yksiajoratainen ja sen liittymät ovat Kehä III:n eritasoliittymää lukuunottamatta tasoliittymiä. Tien liikennemäärät ovat nykytilanteessa 14 000-20 000 ajon./vrk. Liikenteellisesti kuormitetuin osuus on Kirkkonummentien ja Kehä III:n välinen tieosa. Tien liikenteenvälityskyky on lähes loppuunkäytetty. Tämä johtaa liikenteen haakeutumiseen rinnakkaiselle katuverkolle mikä lisää liikenteen haittoja ja onnettomuuksia sekä aiheuttaa ylimääräisiä liikennetaloudellisia kustannuksia. Vuoteen 2020 ulottuvassa liikenne-ennusteessa liikennemäärien arvioidaan kasvavan 22 000-28 000 ajoneuvoon vuorokaudessa.

Suunnitelma

Jorvaksentie parannetaan moottoritieksi. Liittymät rakennetaan eritasoliittymiksi ja rinnakkaista tieverkkoa täydennetään. Kevyelle liikenteelle rakennetaan oma väylästä. Meluntorjuntatoimenpiteitä tehdään tarvittavassa laajuudessa asutuksen ja erityiskohteiden suojaksi.

Vaikutukset

Toimenpiteet parantavat merkittävästi tieosan liikennöitävyyttä ja liikenneturvallisuutta. Rakentamisen kohdistuessa olemassa olevaan liikennetilaan ovat toimenpiteiden haittavaikutukset hallittavissa. Hankkeen siirtyessä pitkälle tulevaisuuteen, joudutaan Jorvaksen painumia korjaamaan erillisenä hankkeena.

Talous

Hankkeen kustannukset ovat 275 Mmk. Hyötykustannussuhde on 1,2.

Suunnittelutilanne

Hankkeesta on valmis tiesuunnitelma, joka on ollut tielain mukaisessa käsittelyssä ja esitetään vahvistettavaksi kevään 1998 aikana. Hankkeesta tullaan vuoden 1998 aikana tekemään lisäselvitys vaiheittain toteuttamisesta.

MT 135 LENTOASEMANTIE**Nykyiset olosuhteet**

Lentoasemantie on Helsinki-Vantaa lentoaseman pääyhteys ympäröivään liikenneverkkoon. Tie on nykytilanteessa yksiajoratainen ja sen liittymät ovat Tikkurilantien liittymää lukuunottamatta eritasoliittymiä. Lentoasemantien liikennemäärät ovat nykytilanteessa 15-16000 ajoneuvoa/d ja niiden ennustetaan kasvavan n. 43 000 ajoneuvoon vuorokaudessa. Tien liikenteenvälityskyky on loppuun käytetty ja liikennettä on siirtynyt muille reiteille (mm. Ilmailutie). Liikenteen kasvuun vaikuttaa lentoaseman maaliikenteen lisäksi lähiympäristön maankäytön tehostuminen. Lentoaseman kolmannen kiitotien rakentaminen sekä terminaalien laajennustyöt aiheuttavat muutostarpeita lentoaseman läheiseen tieverkkoon.

Suunnitelma

Lentoasemantie parannetaan kaksiajorataiseksi ja liittymät rakennetaan eritasoliittymiksi. Katriinantien (pt 11459) eteläpää siirretään Pakkalan eritasoliittymästä Tuupakan kohdalle ja Kehä III:lle Tuupakan kohdalle rakennetaan eritasoliittymä. Hanke on osa Kehä III:n (E18) parantamista osuudella Vantaankoski-Tikkurila.

Vaikutukset

Toimenpiteet turvaavat lentoaseman maaliikenteen toimivuuden ja toimintavarmuuden. Tien liikenneturvallisuus paranee tasoliittymien poistuessa.

Talous

Lentoasemantiejärjestelyn rakentamiskustannukset ovat 319 Mmk. Hanke toteutetaan vaiheittain. Ensimmäinen vaihe, Kt 50 Hki-Vantaan lentoaseman tiejärjestelyt, Katriinantien siirto ja Tuupakan eritasoliittymä sekä Ilmakehän rakentaminen aloitetaan vuonna 1998. Ensimmäisen vaiheen kustannukset ovat 145 Mmk. Katriinantien siirron ja Tuupakan eritasoliittymän H/K-suhde on 1,8 sekä Ilmakehän 1,7.

Suunnittelutilanne

Hankkeen tiesuunnitelmat ovat valmiina ja osittain vahvistetut.

VT 3 HAAGA - KEHÄ III**Nykyiset olosuhteet**

Valtatien 3 osuus Haaga - Kehä III on rakennettu nykyiseen muotoonsa 1970-luvulla. Sen jälkeen on tehty pienehköjä liikenteellisiä pikaparannustoimenpiteitä ja rakennettu melusteitä meluhaittojen kannalta kriittisille osuukille.

Tieosan liikennemäärät ovat nykytilanteessa 32 000 - 50 000 ajon./vrk ja niiden ennustetaan kasvavan lähes kaksinkertaisiksi 2020 mennessä. Tieosan suurimpia ongelmia ovat liittymien huono toimivuus, joukkoliikenteen hitaus ja pysäkkijärjestelyt, liikenneturvallisuus sekä liikenteen meluhaitat.

Suunnitelma

Tieosaa kehitetään vaiheittain. Ensimmäinen parantamisvaihe käsittää bussikaistojen rakentamisen, eritasoliittymien pikaparannuksen sekä meluntorjunnan täydentämisen.

Vaikutukset

Valtatien 3 osuuden Haaga - Kehä III toimivuus ja toimintavarmuus pääkaupunkiseudun merkittävänä säteettäisenä pääväylänä turvataan. Liikenteellinen toimivuus ja joukkoliikenteen toimintaedellytykset paranevat, liikenneturvallisuus kohenee pysäkkien ja muun liikenteen toiminnallisen erottelun toteutuessa. Toimenpiteiden ympäristövaikutukset jäävät verrattain lieviksi rakentamisen kohdistuessa nykyiseen liikennetilään.

Talous

Hankkeen kustannukset on ensimmäisessä rakentamisvaiheessa 140 Mmk. Hyötykustannussuhde on 1,2.

Suunnitelmatilanne

Valtatien 3 kehittämistä välillä Haaga- Vantaankoski koskeva selvitys on valmistunut 1995. Hanke tullaan toteuttamaan pienempinä erillisinä osina. Ensimmäisen vaiheen toteutus aloitetaan Kaivokselan eritasoliittymän parantamisesta sekä Hakuninmaan melusteiden ja Kannelmäki- Kaivoksela bussikaistojen rakentamisista. Näiden toimenpiteiden kustannusarvio on 45 Mmk ja niitä koskevat tie- ja rakennussuunnitelmat valmistuivat vuonna 1997.

MT 101 KEHÄ I ESPOOSSA**Nykyiset olosuhteet**

Kehä I on pääkaupunkiseudun ja Espoon eteläisen osan tärkein ja poikittaisyhteys. Tie on rakennettu nykyiseen muotoonsa 1970-luvun lopulla. Tie on kaksiajoratainen ja 2 + 2 -kaistainen. Liittymät ovat valo-ohjattuja tasoliittymiä lukuunottamatta Turunväylän (vt 1) ja Turuntien (mt 110) liittymiä, jotka ovat osittaisia eritasoliittymiä.

Kehä I:n liikennemäärät ovat nykyisin 30 - 45 000 ajon./vrk ja niiden ennustetaan kasvavan 1,3-1,5 -kertaiseksi nykytilanteeseen verrattuna (v. 2020). Tieosan kapasiteetti on loppuun käytetty. Tien turvallisuus on äärimmäisen huono, sen liittymät ovat koko seudun vaarallisimpia. Kehä I on myös joukkoliikenteen runkoväylä. Joukkoliikenteen ongelmana on hitaus ja ruuhkista johtuva epäsäännönmukaisuus.

Suunnitelma

Kehä I:n tasoliittymät korvataan eritasoliittymillä ja liikennetilaa kehitetään joukkoliikennettä suosivaksi (bussikaistat).

Vaikutukset

Eritasoliittymien rakentaminen parantaa Kehä I:n turvallisuutta ja varmistaa sen liikenteellisen toimivuuden ja toimintavarmuuden pitkällä aikavälillä. Toimenpiteiden kohdistuessa nykyiseen liikennetilaan niiden haittavaikutukset lähiympäristöön ovat hallittavissa.

Talous

Hankkeen rakentamiskustannukset ovat n. 500 Mmk ja sen hyötykustannussuhde on 8 - 9. Hanke on toteutettavissa vaiheittain. Osahankkeiden kustannukset ovat 50 - 160 Mmk ja hyötykustannussuhteet vaihtelevat välillä 2-11.

Suunnitelmatilanne

Hankkeesta on parhaillaan käynnissä lain edellyttämä YVA-prosessi, jonka jälkeen aloitetaan yleissuunnitelman teko. Työ valmistuu keväällä 1998. Suunnitelma lähetetään lausuntokierrokselle ja sen jälkeen voidaan päättää jatkosuunnittelun yksityiskohdista.

Uudenmaan tiepiirin TTS 1998 - 2002

Korvaus-, laajennus- ja uusinvestointihankkeet

Tie Hanke	Kunta	Toimenpide/ Pääperuste	Pit. km/ kpl	Ka Mmk	Valmis
Keskeneräiset hankkeet					
Mt 101 Kehä I kaista+pysäkkijärjestelyt	Espoo	joukkol. sujuvuus	3,5	12,2	1998
Kt 50 Kauklahden liittymän ramppi	Espoo	liitt.par sujuvuus	1	1,2	1998
Mt 101 Kehä I, Vihdintie-Itäväylä muutt. yl.tieksi	Helsinki	tiekohdanpar hall.muutos, sujuvuus	14,4	48,6	myöh.
Vt 2 ja Mt 133 Polarin eritaso ja muut liikenneturv.järjestelyt	Karkkila Vihti	eritaso ym. sujuvuus	1	61,1	1998
Mt 1270 Pusula-Kaukela	Nummi-Pusula	tiekohdan par., sp turvallisuus	0,9	0,9	1998
Vt 3 Valkojoen pohjaveden suojaus	Nurmijärvi	pohjaveden suojaus ympäristöhaittojen.väh	0,4	1,1	1998
Vt 1 E-18 Telematiikka	Lohja Nummi-Pusula	sujuvuus, turvallisuus		3,3	1998
Mt 1521 Jokivarsi-Nikkilä	Sipoo	kptien lev+rp sujuvuus	4,9	18,0	1998
	Sipoo	tiekohdan par. hallinnollinen muutos	9,0	4,5	1998
Knuters-Östersundom yksityistie Pt 11511 Kouluraitti-Keskustie	Tuusula	jk+pp turvallisuus	1,5	4,6	1998
Mt 1403 Tiiliruukintie-Päiväkummuntie	Tuusula	jk+pp turvallisuus	0,6	2,1	1998
				2,0	1999
Keskikaistan sulkupuomit Pääkaupunkiseudun päätiät Liikenteen hallinta		turvallisuus sujuvuus		26,5	2000
				0,8	1998
Ramppien valaisinpylv. muutt.myötääviksi		turvallisuus			
Vuonna 1998 alkavat hankkeet					
Mt 170 Itäväylän väli kehä I-Riskutie muutt.yltieksi	Helsinki	melu,tienpar hall.muutos, sujuvuus	1,4	14,4	myöh.
Kt 45 Torpparinmäen meluesteet	Helsinki	melu ympäristöhaittojen väh.	0,9	5,5	1999
Pt 11547 Tuomarinkylä-Tammisto+kiertoliittymä	Helsinki Vantaa	jp+pp turvallisuus,sujuvuus	2,5	13,7	1999
Vt 4 Koskelantie-Vaarala valaistus	Helsinki Vantaa	tievalaistus turvallisuus	10,6	7,2	1998
Vt 3 Meluaitojen korjaus Kaarela-Kannelmäki	Helsinki	melu ympäristöhaittojen väh.	3,0	2,0	1999
Mt 1873 Suomusjärvi-Härjänvatsa	Karjalohja	srtien rp sujuvuus	6,0	3,0	1999
Mt:t 110,1131 ja Pt:t 11233,11287 Veikkolan taajamatiet	Kirkkonummi	taaj. turvallis., ymp.hait.väh.	5,1	13,3	2000
Pt 11935 Lapinjärven jkp	Lapinjärvi	jk+pp turvallisuus	1,4	3,3	1998
Mt 167, 174, 1751 Myrskylän keskusta	Myrskylä	jk+pp turvallisuus	2,0	2,4	1998

Uudenmaan tiepiirin TTS 1998 - 2002

Korvaus-, laajennus- ja uusinvestointihankkeet

Tie Hanke	Kunta	Toimenpide/ Pääperuste	Pit. km/ kpl	Ka Mmk	Valmis
Mt 1580 Malmsby-Kabböle	Pernaja	tiekohdan par. turvallisuus	4,5	2,4	1999
Vt 7 Ruotsinpyhtään ohituskaista	Ruotsinpyhtää	ohituskaist.rak turvallisuus	2,0	2,6	1998
Vt 7 Riista-aita väl. Kehä III-Box	Sipoo Vantaa	riista-aita turvallisuus	17,0	3,0	1998
Pt 11689 Söderkulla-Nikkilä painumien korjaus	Sipoo	tiekohdan par liikennetaloudel.,turval.	3,2	8,1	1999
Mt 170 Kulloo-Ernestas pientareiden kunnostus	Porvoo	tiekohdan par. liikennetaloudel., turval.	4,8	0,4	1998
Kt 51 Siuntion liittymä-Båtvik valaistus	Siuntio	tievalaistus turvallisuus	5,2	1,5	1998
Pt 11591 Ruskela-Järvenpään raja jkp	Tuusula	jk+pp turvallisuus	2,5	2,7	1998
Kt 50, Mt 120 Kehä III Askistentien liittymä	Vantaa	liikennevalot sujuvuus,turvallisuus	0,5	1,0	1998
Vt 7 Pallotie-Pyörätie, meluste	Vantaa	melu ympäristöhaittojen väh.	0,8	1,8	1998
Mt 1215 Tervalammen jkp	Vihti	jk+pp turvallisuus	2,1	1,8	1998
Erillinen pohjaveden suojauskohde				3,2	2001
Vuonna 1999 alkavat hankkeet					
Vt 4 Herttoniemen teoll.raide-Kehä I jouk.liik.järj	Helsinki	joukkol. sujuvuus		25,4	2001
Pt 11443 Viertolan jkp	Hyvinkää	jk+pp turvallisuus	3,4	4,3	1999
Kt 51, Mt 186 Inkoon sataman liittymä	Inkoo	liitt.par. sujuvuus, turvallisuus	1	1,4	1999
Mt 140 Vantaan raja-Kerava jkp (Mt 148)	Kerava	jk+pp turvallisuus	2,9	1,7	1999
Pt 11227, 11255, 11269 Gesterbyntie jkp	Kirkkonummi	jk+pp turvallisuus	1,8	4,2	2000
Pt:t 11277 ja 11255 Kevyen liikenteen olosuhteiden parantaminen	Kirkkonummi	jk+pp olosuht.par turvallisuus		2,0	1999
Hindersbyn yksityistie	Lapinjärvi	tiekohdan par. hallinnollinen muutos	6,5	3,9	2001
Mt 1671 Liljendalin jkp	Liljendal	jk+pp turvallisuus	1,3	2,0	1999
Mt 1751 Myrskylän kartanon silta U-462	Myrskylä	sillan uusim. liikennetaloudellis.	1	0,6	1999
Ariman yksityistie	Nummi-Pusula	tiekohdan par. hallinnollinen muutos	9,2	2,7	2001
Mt 1321 Karhunkorven koulu-Otsotie jkp	Nurmijärvi	jk+pp turvallisuus	0,7	1,4	1999
Mt 132 Perttulan jkp	Nurmijärvi	jk+pp turvallisuus	2,6	4,0	2000

Uudenmaan tiepiirin TTS 1998 - 2002 **Korvaus-, laajennus- ja uusinvestointihankkeet**

Tie Hanke	Kunta	Toimenpide/ Pääperuste	Pit. km/ kpl	Ka Mmk	Valmis
Mt 1324 Lahnus-Klaukkala, Viljelystie-Iso-Seppälä	Nurmijärvi	jk+pp turvallisuus	1,3	2,3	1999
Mt 1494 Nikkilä-Pornainen Jokimäen kohta	Pornainen	jk+pp turvallisuus	1,4	4,1	1999
Pt 11822 Kiialan silta U-145	Porvoo	sillan uusim. liikennetaloudellis.	1	0,6	1999
Pt 11822 Saksalan pt (Porvoon sisäkehä)	Porvoo	kptien sp yhdyskuntarak.koh.	1,7	10,5	2000
Mt 1533 Kalkkiranta-Salpar jkp	Sipoo	jk+pp turvallisuus	2,3	4,0	1999
Pt 11591 Paijala-Ruskela jkp	Tuusula	jk+pp turvallisuus	3,4	2,4	1999
Vt 25 Tammisaaren liittymät	Tammisaari	liit.par sujuvuus, turvallisuus	1	1,6	1999
Vuonna 2000 alkavat hankkeet					
Pt 11787 Askolan taajamajärjestelyt	Askola	taaj. yhdyskuntarak.koh.	1,6	6,0	2001
Mt 1635 Monninkylä-Vakkola tievalaistus	Askola	tievalaistus turvallisuus	2,9	0,3	2000
Mt 151 Monninkylän jkp	Askola	jk+pp turvallisuus	1,0	0,6	2000
Kt 45 Tuusulantie, Käpylä melusuojaus	Helsinki	melu ympäristöhaittojen väh.	3,5	7,0	2001
Mt 1361 Hyvinkää-Kytäjä sp I-vaihe	Hyvinkää	kptien sp liikennetal., sujuvuus	2,1	7,0	2001
Vt 25 Vt 3-Kalevankatu tievalaistus	Hyvinkää	tievalaistus turvallisuus	3,5	1,1	2000
Pt 11115 Kirkkosilta U-194	Inkoo	sillan uusim liikennetaloudellis.	1	2,0	2000
Mt 11243 Katholmin silta U-621	Kirkkonummi	sillan uusim. liikennetaloudellis.	1	1,6	2000
Mt 11243 Kolsarbyn silta U-622	Kirkkonummi	sillan uusim. liikennetaloudellis.	1	1,0	2000
Mt 1456 Hyökännummi-Ohkolan jkp	Mäntsälä	jk+pp turvallisuus	4,5	4,5	2000
Mt 1471 Mäntsälä-Oitti mt:n parant.(Peltolantie)	Mäntsälä	tiekohdan par. yhdyskunt.rak.koh./turv.	1,2	4,5	2000
Pt 11436 Kyläjoen silta U-1758	Nurmijärvi	sillan uusim liikennetaloudellis.	1	3,0	2000
Mt 1492 Hinthaaran taajamajärjestelyt	Porvoo	kptien sp yhdyskuntarak.koh.	1,2	5,9	2001
Pt 11816 Tamminiemen silta U-1762	Porvoo	sillan uusim. liikennetaloudellis.	1	3,0	2000
Mt 170 Parant. Östersundomin kohdalla+jkp	Sipoo	tiekoh. par., jk+pp sujuvuus, turvallisuus	1,1	8,4	2001
Mt 115 Siuntion as.-Västerby	Siuntio	jk+pp turvallisuus	3,2	5,0	2000

Uudenmaan tiepiirin TTS 1998 - 2002

Korvaus-, laajennus- ja uusinvestointihankkeet

Tie Hanke	Kunta	Toimenpide/ Pääperuste	Pit. km/ kpl	Ka Mmk	Valmis
Mt 145 Hyrylä, Melusuojaus	Tuusula	melu ympäristöhaittojen väh.	0,8	2,5	2000
Pt 11479 Rusutjärven jkp (koulun kohta)	Tuusula	jk+pp turvallisuus	3,0	5,6	myöh.
Pt 11455 Seutulankylä-Riipilä jkp	Vantaa	jk+pp turvallisuus	5,8	7,0	2001
Vt 25 Jkp-tie Vt 1-Pt 11237	Vihti	jk+pp turvallisuus	3,0	4,2	2000
Mt 132 Vihtijärvi-Hpr	Vihti	kptien sp liikennetäl., sujuvuus	4,0	12,0	2002
Vuonna 2001 alkavat hankkeet					
Vt 1 Palojärvi-Kolmperä valaistus	Espoo,K-nummi Vihti	tievalaistus turvallisuus	13,3	8,0	2002
Mt 1751 Bäckisbron silta U-464	Lapinjärvi	sillan uusim. liikennetäloudellis.	1	0,9	2001
Vt 25 Mansikkapolun alikulkukäytävä	Lohja	jk+pp(alik.) turvallisuus	1	2,0	2001
Mt 1070 Rajaportti-Lylyisten th	Lohja	jk+pp turvallisuus	2,1	1,8	2001
Pt 11299 Röykkä-Sääksjärvi jkp	Nurmijärvi	jk+pp turvallisuus	5,2	4,0	2001
Mt 1311 Nurmijärvi-Rajamäki valaisu	Nurmijärvi	tievalaistus turvallisuus	2,5	0,6	2001
Pt 11779 Haikkoon jkp	Porvoo	jk+pp turvallisuus	4,2	6,5	2002
Mt 1605 Galgbakantien liittymä	Porvoo	liitt.par turvallisuus	1	1,6	2001
Pt 11773 Tjusterbyn silta U-722	Porvoo	sillan uusim. liikennetäloudellis.	1	5,0	2002
Pt 11953 Sundsbron silta U-780	Ruotsinpyhtää	sillan uusim. liikennetäloudellis.	1	4,0	2001
Vt 4 Melusuojaus Sipoon alueella, Myras	Sipoo	melu ympäristöhaittojen väh.	0,8	2,0	2001
Mt 1534 Boxin koulu-Mt 170 jkp	Sipoo	jk+pp turvallisuus	0,8	1,8	2001
Mt 120 Rajatorppa- Kehä III melusuojaus	Vantaa	melu ympäristöhaittojen väh.	2,0	9,0	2002
Mt 1322 Kalmankallion ylikulkusilta U-270	Vihti	sillan uusim. liikennetäloudellis.	1	2,2	2001
Vt 2 ja 25 Välillä Vesikansan pt-Nummelanharjun pt	Vihti	eritaso, jk+pp turvallisuus	1	8,9	2002
Vuonna 2002 alkavat hankkeet					
Mt 110 Ämmässuo-Nupuri jkp	Espoo Kirkkonummi	jk+pp turvallisuus	8,7	7,0	2003
Mt 1324 Vihdintie-Huhtamäentie jkp	Espoo	jk+pp turvallisuus	1,1	1,6	2002

Uudenmaan tiepiirin TTS 1998 - 2002
Korvaus-, laajennus- ja uusinvestointihankkeet

Tie Hanke	Kunta	Toimenpide/ Pääperuste	Pit. km/ kpl	Ka Mmk	Valmis
Mt 1456 Melusuojaus	Järvenpää	melu ympäristöhaittojen väh.	0,8	1,2	2002
Mt 140 Mt 145-Mikonkorpi jkp	Järvenpää Tuusula	jk+pp turvallisuus	2,0	1,6	2002
Mt 140 Vaahteratien akk	Järvenpää	jk+pp turvallisuus	0,4	1,2	2002
Mt 1191 Upinniementien jkp	Kirkkonummi	jk+pp, sp turvallisuus	2,9	6,0	2003
Pt 11245 Värnäsinsilta U-669	Kirkkonummi	sillan uusim. liikennetaloudellis.	1	10,0	2003
Mt 140 Kerava-Mt 145 jkp	Kerava Tuusula	jk+pp turvallisuus	7,3	7,0	2003
Vt 25 Virkkalan kohta, melusuojaus	Lohja	melu ympäristöhaittojen par.	0,9	1,1	2002
Mt 1090 Lempola-Vasarla jkp/sp	Lohja	jk+pp, sp turvallisuus	6,0	6,0	2003
Mt 126, 127 Ikkalan tiejärjestelyt	Nummi-Pusula	kptien sp sujuvuus	1,6	10,0	2003
Mt 1321, Pt 11485 Nukarin tiejärjestelyt	Nurmijärvi	jk+pp turvallisuus	1,0	3,5	2002
Mt 1311 Väliillä palvelukodin th-Alhoniitty	Nurmijärvi	jk+pp turvallisuus	1,0	0,8	2002
Pt 11423 Klaukkala-Nummela (Kirkkotie)	Nurmijärvi	jk+pp, sp turvallisuus	2,0	4,0	2002
Mt 132 Klaukkalan liik.turv.järj. II vaihe	Nurmijärvi	jk+pp turvallisuus	1,5	19,0	myöh.
Mt 170 Kulloo-Ernestas jkp	Porvoo	jk+pp turvallisuus	7,5	7,5	2003
Vt 7 Eriksnäsins liittymä	Sipoo	liit.par sujuvuus	1	6,5	2003
Mt 1081 Tenholan jkp	Tammisaari	jk+pp turvallisuus	1,9	2,5	2002
Mt 1224 Irtalan pt-Kartanontie jkp	Vihti	jk+pp turvallisuus	1,3	1,6	2002
Vt 1 Palojärvi-Lohjanharju valaistus	Vihti	tievalaistus turvallisuus	6,3	4,2	2002

PERUSTIENPIDON HANKEPERUSTELUT (Kustannusarvio yli 10 Mmk)

PT 11547 TUOMARINKYLÄ-TAMMISTO JKP-TIE + KIERTOLIITTYMÄ

Paikallistien nykyinen liikennemäärä on n. 10 000 ajoan/vrk ja vuonna 1989 laskettu kevyen liikenteen määrä n. 500. Tien pientareiden leveys on n. 1,0 m. Tieosuutta ei voida pitää turvallisena kevyelle liikenteelle. Huonoissa keliolosuhteissa pyöräily ja jalankulku on tiellä lähes mahdotonta.

Hanke käsittää kevyen liikenteen väylän (1,8 km) rakentamisen paikallistien varteen välille Tuomarinkylä-Tammiston etel. eritasoliittymä, kahden alikulukäytävän sekä kevyen liikenteen vesistö sillan ja linja-autopysäkkijärjestelyjen rakentamisen. Yhdyskunnantien liittymä muutetaan kiertoliittymäksi. Hankkeen kustannusarvio on 13,0 Mmk. Hankkeen arvioitu henkilövahinko-onnettomuusvähenemä on 0,517 hvj onn./v.

MT 110 VEIKKOLAN TAAJAMATIET

Maantie 110 Veikkolan kohdalla on osa entistä Helsingin ja Turun välistä valtatieyhteyttä, jonka ilme taajamassa on säilynyt edelleenkin "valtatiemäisenä" (poikkileikkaus 8/7). Tämä aiheuttaa taajaman maankäytölle estevaikutuksen. Lisäksi tien tiheä liittymäväli ja liittymien huono sijainti sekä kevyen liikenteen verkoston puutteellisuus heikentävät taajaman liikenneturvallisuutta. Turuntien (mt 110) nykyinen liikennemäärä on noin 2000 ajon/vrk, Veikkolantien (mt 1131) n. 3200 ajon/vrk ja Lapinkyläntien (mt 1131) n. 1900 ajon/vrk.

Hanke käsittää maantien 110 parantamisen 3,2 kilometrin osuudella taajamatiekse mm. kaventamalla maantien ajorataa, rakentamalla kevyen liikenteen väyliä, parantamalla taajaman liittymäjärjestelyjä, muuttamalla mm. kaksi liittymää kiertoliittymiksi sekä istuttamalla uutta kasvillisuutta. Hanke käsittää myös pohjaveden suojaustoimenpiteitä. Hankkeen kustannusarvio on 13,3 Mmk. Hankkeen arvioitu henkilövahinko-onnettomuusvähenemä on 0,237 hvj onn./v.

PT 11822 SAKSALAN PT (Porvoon sisäkehä)

Suunniteltu tieosuus liittää uudella yhteydellä nykyisen paikallistien 11822 Saksalan pt:n eteläpäähän Kt 55:lle Porvoo-Mäntsälä tielle. Suunnitelman pituus on 1,7 km ja tie toimii Porvoon tieverkkosuunnitelmassa esitetyn ns. Sisäkehän I-vaiheena. Rakennustyön valmistuttua lakkautetaan hankkeella korvatut paikallistieyhteydet yleisenä tienä (pt 11822 n.1,2 km ja pt 11823 n.0,9 km). Tiesuunnitelma on lähetetty tielain mukaiseen käsittelyyn vuonna 1997. Hankkeen kustannusarvio on 10,5 Mmk, josta Porvoon kaupungin osuus on 30 % eli n. 3,2 Mmk.

Mt 132 välillä Vihtijärvi- Hämeen piirin raja

Mt 132 on tärkeä yhteys Lopen suunnasta etelään suuntautuville tavarakuljetuksille ja työmatkaliikenteelle. Vihtijärven ja Hämeen tiepiirin rajan välinen tieosuus on Uudenmaan tiepiirin alueella ainoa tieosa Keimolan ja Lopen vä-

lisestä maantiestä, jota ei ole parannettu. Sen geometria ja poikkileikkaus eivät täytä seututie-luokkaisien tien vaatimuksia. Hämeen tiepiirin puoleinen tieosuus on myös parannettu verrattain korkealuokkaiseksi. Tieosan nykyisen liikennemäärä on n. 1500 ajon/vrk.

Hanke käsittää tieosuuden pahimpien mutkien oikaisun sekä rakenteen parantamisen. Parannetun tieosuuden poikkileikkaus on II N-8/7. Hankkeen kustannusarvio on 12,0 Mmk.

VT 4 VÄLILLÄ HERTTONIEMEN TEOLLISUUSRAIDE- KEHÄ I

Kaupunginvaltuuston hyväksymässä Viikin alueen osayleiskaavassa on alueelle sijoitettu rakentamista noin miljoona kerrosneliömetriä, asuntoja noin 17 000 asukkaalle ja 6000 uutta työpaikkaa. Tällainen maankäytön lisäys Viikin alueella edellyttää Pihlajanmäentien ja valtatie 4 liittymäseudun liikennejärjestelyjen muuttamista sekä meluseinän rakentamista valtatie 4 varteen. Vt 4:n nykyinen liikemäärä välillä Vantaanjoki-Kehä I on 41 000 ajon/vrk.

Hanke käsittää valtatie 4 leventämisen 4+4 kaistaiseksi välillä Pihlajanmäen eritasoliittymä-Kehä I, linja-atoramppien rakentamisen Pihlajanmäen eritasoliittymään sekä melusuojauksen rakentamisen valtatie 4 varteen sekä näihin liittyviä katujärjestelyjä. Hankkeen kokonaiskustannusarvio on 25,4 Mmk, josta tielaitoksen osuus on 12,2 Mmk.

Toiminta- ja taloussuunnitelmassa käytettyjen lyhenteiden selitykset

Käytetty lyhenne:	Lyhenteen selite:
mo	moottoritie
mol	moottoriliikennetie
vt 7	valtatie, tien numero on 7
kt 51	kantatie, tien numero on 51
mt 132	maantie, tien numero on 132
pt 11238	paikallistie, tien numero on 11238
jkp (jk+pp)	yhdistetty jalankulku- ja polkupyörätie
akk. (alík.)	alikulukäytävä
yt	yksityinen tie
ytj	yksityisteiden järjestely
U622	siltanumero
4-kaist	4-kaistaistus
sp (+lev)	suuntauksen parantaminen (ja leventäminen)
rp (+lev)	rakenteen parantaminen (ja leventäminen)
oh.kaist.	ohituskaistojen rakentaminen
et, eritaso	eritasoliittymän rakentaminen
et.täyd	eritasoliittymän täydentäminen
liitt.par.	liittymän parantaminen
rt.erit	rautatien eritason rakentaminen
lo->si	lossin korvaaminen sillalla
taaj.	tien moniparannus taajamassa
melu	meluntorjuntahanke
pohjav.	pohjaveden suojaushanke
joukkol.	joukkoliikenteen järjestelyt
tieval.	tievalaistus
r-aita	riista-aidan rakentaminen
KVL	keskivuorokausiliikenne
H/K (suhde)	hyöty-kustannussuhde
HeVa	henkilövahinko-onnettomuusvähenemä vuodessa
hvj	henkilövahinkoihin johtanut
YVA	ympäristövaikutusten arviointimenettely
TEN	yleiseurooppalainen liikenneverkosto
TERN	yleiseurooppalainen tieverkko
E18	eurooppatie E18 Turku-Pietari
telematiikka	liikenteenohjausjärjestelmä
kptie, srtie	kestopäällystetie, soratie
AB, PAB, SOP, Sr	Tien päällystemateriaalin lyhenteitä

LAUSUNTO 23.2.1998

Uudenmaan tiepiiri

Tielaitos
 Uudenmaan tiepiiri
 UUDENMAAN TIEPIIRIN TOIMINTA- JA TALOUSSUUNNITELMA :
 26.02.1998 UHP 12
 Asian tun:175/98/01/U
 Ark=UEK Säil=5 Tärk=
 Liitteitä 0

UUDENMAAN TIEPIIRIN TOIMINTA- JA TALOUSSUUNNITELMA 1998 - 2002

Uudenmaan tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelmassa 1998 - 2002 painottuvat pääkaupunkiseudun tieverkon ja päätieverkon kansainvälisten yhteyksien kehittäminen. Nämä tieverkon kehittämistavoitteet tukevat Uudenmaan liiton Aluekehittämissstrategiassa 2000 esitettyjä Uudenmaan liiton omia tavoitteita ja niiden pohjalta solmittavia ohjelmasuunnitelmia.

Suunnitelmakaudella aloitettaviksi esitetyt kehittämishankkeet: valtatie 25 välillä Hanko - Tammisaari (Skogby), valtatie 7 välillä Porvoo - Koskenkylä, valtatiet 1 ja 25 välillä Lieviö - Lohja sekä valtatie 6 välillä Koskenkylä - Korja ovat myös Uudenmaan liiton mielestä kiireellisimpiä hankkeita. Valtatien 25 parantaminen Hangon ja Skogbyn välillä on ensisijaisen tärkeää, Uudenmaan liiton mielestä on erittäin myönteistä, että parannustyöt voidaan aloittaa jo tänä vuonna.

Kehittämishankkeiden muutossuunnitelmassa esitetty kantatien 51 parantaminen välillä Kirkkonummi - Kivenlahti tulisi toteuttaa vaiheittain. Kiireellisintä tien parantaminen on Kirkkonummen ja Kehä III:n välisellä osuudella. Suunnitelmakauden lopussa lienee tarpeellista varautua Vuosaaren sataman tieyhteyksien rakentamiseen.

Uudellamaalla on useita tiehankkeita, joilla on huomattava paikallinen merkitys, mutta jotka suhteellisen alhaisen hyöty-kustannussuhteen takia jäävät vuodesta vuoteen pois kehittämishankkeiden listalta. Hankkeet ovat myös liian suuria peruskorjaus- ja uusinvestointihankkeina toteutettaviksi. Tällaisia hankkeita ovat mm. Järvenpää - Hyvinkää-radanvarsitie, Hyrylän itäisen ohikulkutien jatke sekä Klaukkalan ja Karjaan ohikulkutiet. Näiden hankkeiden rahoitusmahdollisuuksia TULEE selvittää.

Pääkaupunkiseudulla tulee päästä pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaiseen noin 400 miljoonan markan vuotuiseseen rahoitustasoon, josta valtion osuus olisi noin 75 prosenttia.

Uudenmaan osuuden kasvattaminen tieverkon kehittämisen määrärahoista on perusteltua. Valtiontalouden niukkojen rahoitusmahdollisuuksien aikana on tärkeää suunnata investoinnit siten, että ne tuottavat mahdollisimman suuren kansantaloudellisen hyödyn. Uudenmaan tiehankkeet täyttävät yleensä tämän vaatimuksen.

UUDENMAAN LIITTO

Maakuntajohtaja



Aimo Lempinen

Maakuntahallituksen sihteeri



Kirsi Mononen



Päivämää
2.3.1998

UUDENMAAN TIEPIIRI

Viite Neuvottelu Uudenmaan tiepiirissä 14.01.1998

Asia LAUSUNTO UUDENMAAN TIEPIIRIN TOIMINTA- JA TALOUSSUUNNITELMAN 1998 - 2002 LUONNOKSESTA

Tieverkon merkitys Itä-Uudenmaan kehittämisessä

Itä-Uudenmaan maakunta on laadukas ja elinvoimainen kaksikielinen kulttuurialue Itämeren piirissä. Maakunnan asemaa vahvistetaan kansainvälisenä toimijana Helsingin ja Pietarin välisellä rannikkovyöhykkeellä. Liikenneyhteyksien parantaminen on yksi maakunnan viidestä kehittämisen toimintalinjoista.

Itä-Uudenmaan rannikon läpi kulkee E18 -tie, joka on osa Pohjolan kolmiota eli Suomen tärkeintä kansainvälistä liikennekäytävää. Pohjolan kolmio on Pohjoismaiden pääkaupungit toisiinsa kytkevä liikennejärjestelmä ja sen kehittäminen kuuluu EU:n 12 tärkeimmän liikennehankkeen joukkoon. E18 -tien kehittäminen on liiton kehittämisstrategian mukaan Itä-Uudenmaan tärkein liikennehanke. Itä-Uudenmaan liitto pitää erittäin tärkeänä, että E18 -tien investointeja voidaan nopeuttaa, jotta tien sujuvuus ja turvallisuus voidaan turvata idänliikenteen kasvaessa nopeasti. Vaalimaan raja-asemien kehittäminen on lyhyellä aikavälillä kaikkein kiireellisintä. Paikallisesti E18 -tien kehittäminen helpottaa erityisesti työttömyydestä kärsineen Loviisan seudun kehittämistä.

Itä-Uudellemaalle ovat ominaisia lukuisat pienet keskukset ja maaseutuomainen asuintapa sekä työssäkäynti suuremmissa keskuksissa. Siitä johtuen myös alemman tieverkon kehittämistarpeet korostuvat tavanomaista enemmän. Itä-Uudenmaan liitto ei voi pitää hyväksyttävänä sitä, että toiminta- ja taloussuunnitelman mukaisesti toimittaessa joudutaan maaseudun liikennehankkeista ja alemman tieverkon kehittämisestä ja hoitotasosta lähivuosina tinkimään.

Itä-Uudenmaan tieliikenteen pahimmat ongelmat ovat päätieverkon kapasiteetin ja Porvoon kaupunkiseudun tieverkon puutteet, maaseutua palvelevan tiestön huono kunto sekä yleisesti liikenneturvallisuus ja liikenteen aiheuttamat ympäristöhaitat.

Tienpidon rahoitus

Alue- ja työllisyyspoliittisista syistä johtuen tieverkon kehittäminen on pitkällä aikavälillä jäänyt Uudenmaan tiepiirin alueella jälkeen maan yleisestä

tasosta. Toiminta- ja taloussuunnitelmasta puuttuu edelleen rahoitus keski-
kokoisille investointihankkeille. Tilannetta pahentaa se, että Uudenmaan
tiepiirin perustienpidon määrärahat ovat tarpeeseen nähden täysin riittä-
mättömät. Itä-Uudenmaan liitto edellyttää maakunnan osalta perustienpi-
don määrärahoihin 20 Mmk:n tasokorotusta vuositasona. Lisäksi Itä-
Uudenmaan liitto katsoo, että valtion tulee palauttaa talousarvioonsa tuki
yksityisteiden kunnossapitoon ja parantamiseen, sillä yksityistiet muodos-
tavat tärkeän osan tieverkosta.

Kannanotot suunnitelman yksityiskohdista

Pääteiden kehittämistä koskevat hankkeet liittyvät Itä-Uudellamaalla Eu-
rooppatie E18 kehittämiseen sekä valtatie nro 6 perusparantamiseen
Koskenkylän ja Korian välillä. Välin Porvoo - Koskenkylä täydentäminen
moottoritieksi on esitetty aloitettavaksi yksityisellä jälkirahoituksella
v.1999. Itä-Uudenmaan liitto esittää koko Porvoon ja Loviisan välisen tie-
osuuden täydentämistä moottoritietasoisesti yhtenä hankkeena, jolloin siitä
tulee tarkoituksenmukainen ja riittävän suuri jälkirahoitusmallin mukainen
hanke.

Valtatien nro 6 perusparantaminen alkaa tiepiirin suunnitelman mukaan
Itä-Uudenmaan osalta v. 2002. Itä-Uudenmaan liiton mielestä tien perus-
parantaminen tulee aloittaa vuonna 1999 liikenneturvallisuuden kannalta
pahimpien kohtien eli suunnitteluvaikeudesta riippuen joko Lapinjärven tai
Liljendalin eritasoliittymien rakentamisella.

Perustienpidon määrärahoilla rahoitettavista hankkeista tulee nopeuttaa:

- Porvoon sisäkehätien I -vaiheen rakentamista ja
- kirkonkylien liikenneturvallisuus- sekä muita kevyen liikenteen raken-
tamishankkeita.

Seudulliselta kannalta kiireellisimpiä ohjelmasta puuttuvia hankkeita ovat:

- Porvoon itäisen ohitustien rakentaminen
- Sköldvikin uuden varatien rakentaminen (25 Mmk)
- maantien 1605 perusparantaminen välillä Särkijärvi- Juornaankylä (26,5
Mmk)
- Savijoki - Pukkila, maantien 1605 perusparantaminen (3,1 Mmk)
- Monninkylän ohitustien rakentaminen
- Ahvenkoski - Ruukki, kevyen liikenteen väylän rakentaminen maantielle
1792

Maakuntahallituksen puheenjohtaja

Ralf Wiskström

Maakuntajohtaja

Esa Halme

9.2.98/PH

Vaihtoehdot ovat arvokeskustelun ja vaikutusten arvioinnin edellytys

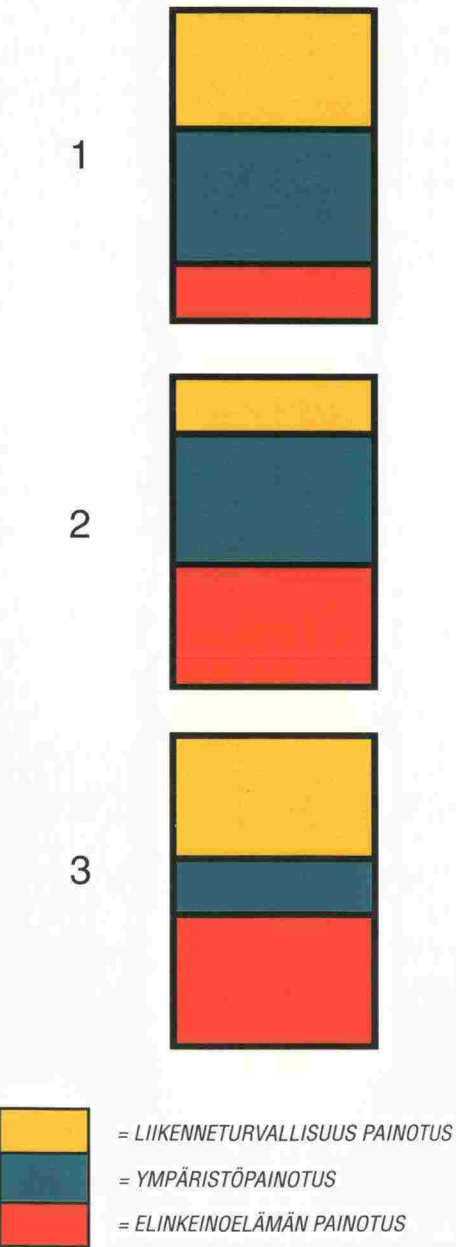
Strateginen suunnittelu perustuu vaihtoehtojen tarkasteluun suunnitteluprosessissa. Vaihtoehtojen muodostamisen lähtökohtina tiepiirien TTS:ssa ovat tienpidon tavoitteet, tienpidon rahoitus ja suunnitelmavalmius.

Mahdollisuuksien mukaan otetaan huomioon myös maakuntien liittojen, kuntien ja muiden viranomaisten tavoitteet sekä elinkeinoelämän ja eri tienkäyttäjäryhmien tarpeet. Nämä tarpeet voivat vaihdella alueellisesti sekä tiepiirien välillä että niiden sisällä, ja ne selvitetään vuorovaikutuksessa tiepiirien sidosryhmien kanssa.

Päämääriä, tavoitteita ja niiden mukaisia toimenpiteitä painotetaan eri tavoin, käydyn vuorovaikutuksen perusteella. Näin muodostuu strategiavaihtoehtoja vaikutusten arvioinnin ja arvokeskustelun pohjaksi.

Selkeä ja havainnollinen dokumentointi helpottaa osaltaan myös eri tahojen osallistumista suunnitteluun.

Vaihtoehdot



Vuorovaikutus ja yhteistyö

TTS-suunnittelua kehitetään avoimempaan suuntaan hallinnon yleisen pyrkimyksen mukaisesti. Tienkäyttäjien ja yhteistyötahojen näkemysten ja tavoitteiden huomioon ottaminen edellyttää yhteistyötä suunnittelun kaikissa vaiheissa. Vuorovaikutus muodostaa pohjan tavoitteiden määrittelylle, suunnitelmavaihtoehtojen muodostamiselle, vaikutusten tunnistamiselle sekä vaihtoehdon valinnalle.

Avoin ja vuorovaikutteinen suunnittelu edellyttää havainnollista suunnitelman raportointia ja toimivia vuorovaikutusmenetelmiä. Pää tavoitteena on saada tiepiirien ja niiden yhteistyötahojen vuorovaikutus- ja tietotarpeet kohtaan.

Tähän mennessä tiensuunnittelun yhteistyö on painottunut yksittäisten hankkeiden suunnitteluun. Niiden osalta pelisäännöt ja toimintatavat ovatkin jo suhteellisen vakiintuneet, mutta strategisessa suunnittelussa niiden luominen on vielä alussa. Halu kehittämiseen on olemassa, sillä Tielaitos panostaa tulevaisuudessa vahvasti ohjelmason suunnitteluun ja prosessin hallintaan. Saadut kokemukset ohjaavat osaltaan kehittämistyön suuntaviivoja.

Vuorovaikutusta toiminta- ja taloussuunnitteluun

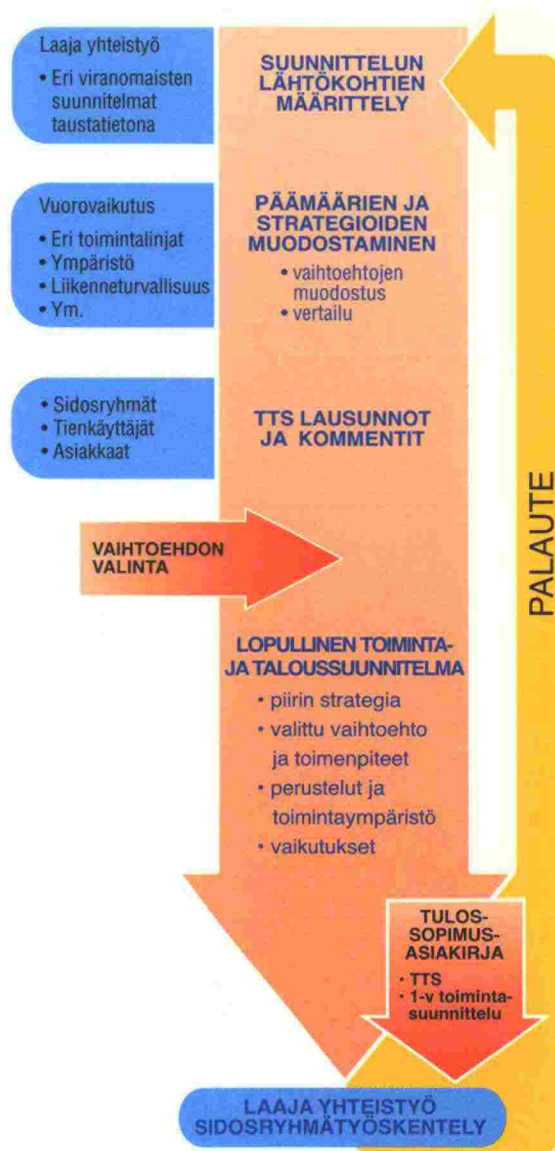


Mikä on tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelma?

Toiminta- ja taloussuunnittelu (TTS) on luonteeltaan keskipitkän aikavälin suunnittelua, jonka aikajänne on 4-5 vuotta. Sillä on kytkentöjä moniin yhteiskunnan eri toimintoihin. Suunnitelma sisältää tiestön hoitoon ja ylläpitoon sekä tieverkon kehittämiseen liittyvät toimintalinjat ja luettelon hankkeista. Merkittävien kehittämishankkeiden osalta päätökset tehdään muista TTS-hankkeista poiketen kuitenkin talousarvion osana ja ne ohjelmoidaan valtakunnallisesti.

Liikenneministeriö määrittelee tienpidon tavoitteet. Niiden perusteella Tielaitoksen keskushallinto asettaa tiepiireille tavoitteet toiminta- ja taloussuunnittelua varten. Tavoitteiden pohjalta muodostetaan piirikohtaiset tienpidon päämäärät, joissa voi olla vaihtoehtoja eri tavalla painotetuina.

Eri tavoin painotettujen ohjelmavaihtoehtojen käsittelyä TTS-suunnittelussa kehitetään jatkuvasti. Suunnitelman sisältöä tarkistetaan vuosittain, toimintaympäristössä tapahtuneiden muutosten johdosta.



Jatkuva prosessi vaatii jatkuvaa vuorovaikutusta

Suunnitelman sisältöön vaikuttavat Tielaitoksen keskushallinnon asettamien tavoitteiden lisäksi maakuntien liittojen, kuntien ja elinkeinoelämän sekä tienkäyttäjien tavoitteet ja odotukset. Niitä selvittää työryhmätyöskentelyn, asiakaspalautteen ja -kyselyjen sekä lausuntojen avulla. Suunnittelijoiden ja yhteistyötahojen välinen vuorovaikutus on jatkuvaa.

Mihin TTS:lla on mahdollista vaikuttaa?

TTS-suunnitelmassa tehdyillä valinnoilla on mahdollista vaikuttaa tieverkon kuntoon, liikennemuotojen väliseen työnjakoon, ympäristön tilaan, elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin, liikenneturvallisuuteen ja asuinympäristöjen viihtyisyyteen.

Osa tienpitoon liittyvistä asioista ratkaistaan TTS:aa edeltävällä suunnitelmalla eli pitkän tähtäyksen suunnittelussa. Tällaisia ovat päätökset liikennepoliittisista linjauksista, tienpidon rahoituksesta, tieverkon laajuudesta tai merkittävistä tieverkon kehittämishankkeista.

Toiminta- ja taloussuunnittelu kehittyy

Toiminta- ja taloussuunnitelman asemaa strategisen suunnittelun työkaluna vahvistetaan ja kehitetään jatkuvasti. Keskeisiä kehittämisalueita ovat ohjelmaston vaikutusten arviointi, vaihtoehtotarkastelut, vuorovaikutusjärjestelyt sekä suunnittelu-prosessi kokonaisuutena.

Ohjelmaston vaikutusten arviointi

Vaikutusten arviointi on keino ohjata toimintaa eri vaihtoehtojen kautta kohti haluttuja päämääriä, sekä ehkäistä haitallisia vaikutuksia. TTS:n vaikutukset muodostuvat aina lukuisten hankkeiden ja toimenpiteiden vaikutuksista. Suunnitelmalla on vaikutusta myös muiden hallinnonalojen suunnitelmien toteutumiseen. Kyse on siis yhteisvaikutusten ja kumulatiivisten vaikutusten arvioinnista, jossa vaikutuksia tarkastellaan mahdollisimman laaja-alaisesti. Yhteisvaikutusten arvioinnissa tarvitaan monialaista asiantunte- musta ja uusia arviointimenetelmiä.

Vaikutusten arviointi on osa ohjelmaston suunnitteluprosessia, jossa vaikutustietoja hyödynnetään suunnittelun aikana esille tulevista valintatilanteista. Parhaassa tapauksessa koko suunnitteluprosessi toteutuu vaikutusten arvioinnin periaatteiden mukaisesti.